Мы храним тебя, Россия!

КРАСНАЯ ЗВЕЗДА

Центральный орган Министерства обороны России • 2012 • 10 — 16 августа • Еженедельный выпуск • № 144 (26119)

ВЕК ЕЩЁ РАСТИ

НАМ БЕЗ СТАРОСТИ

«В наших планах модернизации Вооружённых Сил авиации принадлежит особое, приоритетное место. Доля ВВС в структуре Вооружённых Сил будет расти. Такой подход в полной мере соответствует тенденциям развития современной военной науки, об этом говорит и опыт локальных конфликтов последних лет».

«Сегодня ВВС играют важнейшую роль в обеспечении обороноспособности и безопасности государства. И значение боевой авиации в структуре, в укреплении возможностей Вооружённых Сил в ближайшие годы будет последовательно возрастать. К 2020 году ВВС должны получить более 600 самолётов и тысячу вертолётов».

«Очень важно увлечь молодёжь мечтами о небе, поднять общественный престиж лётных, инженерных, технических профессий».

«Нам необходимо серьёзно наращивать боевые возможности нашей стратегической, армейской и военно-транспортной авиации, чтобы Военно-воздушные силы могли гарантированно решать поставленные задачи».

Президент Российской Федерации
Владимир ПУТИН.

ISSN 0023-4559

Приказ

министра обороны Российской Федерации

7 августа 2012 г. № 2200 г. Москва

Товарищи солдаты, сержанты и старшины, прапорщики и офицеры!

Уважаемые лётчики и штурманы, деятели науки и работники оборонной промышленности!

Дорогие ветераны Военно-воздушных сил!

12 августа 2012 г. исполняется 100 лет со дня создания Военно-воздушных сил России.

История Военно-воздушных сил богата множеством славных и героических страниц. За 100 лет военная авиация России стала поистине легендарной. Уже в годы Первой мировой войны, во время тяжёлых испытаний Великой Отечественной войны русские и советские лётчики в полной мере проявили своё мастерство и отвагу в воздушных боях и с честью выполнили возложенные на них задачи. Крылатые защитники Отечества, учёные и конструкторы, инженеры и техники, рабочие оборонной промышленности являются воплощением мужества и мастерства, таланта и трудолюбия российского народа.

Сегодняшнее поколение воинов Военно-воздушных сил достойно продолжает доблестные традиции старших поколений, успешно решает задачи по обеспечению безопасности и обороноспособности государства, осваивает новую технику, постоянно совершенствует боевое мастерство. Наглядное подтверждение тому - высокая выучка личного состава, грамотное использование боевых возможностей современных авиационных комплексов и средств противовоздушной обороны, бдительное несение боевого дежурства.

Поздравляю вас с праздником - 100-летием создания Военно-воздушных сил!

Желаю личному составу, ветеранам Военно-воздушных сил и работникам оборонной промышленности здоровья, оптимизма и новых успехов в службе и труде на благо нашей Родины!

Министр обороны Российской Федерации
А. СЕРДЮКОВ.

Самый молодой вид Вооружённых Сил РФ – Военно-воздушные силы – отмечает вековой юбилей. О том, с какими результатами встречают столетие ВВС, что их ждёт в будущем, рассказывает главнокомандующий Военно-воздушными силами Герой России генерал-майор Виктор БОНДАРЕВ.

НА ПОРОГЕ

- Виктор Николаевич, в канун праздника хочется говорить о приятном. Но есть каждодневная работа, касающаяся всех авиаторов. Военно-воздушные силы за последнее время претерпели немало изменений. Есть ли понимание, какой будет структура ВВС в начале второго столетия их истории?

- Дальнейшее реформирование ВВС планируется осуществлять в направлении совершенствования их боевого состава и организационно-штатной структуры. По мере поступления в войска в соответствии с Государственной программой вооружения на 2011–2020 гг. новых образцов авиационной техники и вооружения ПВО будет меняться и структура формирований ВВС.

В Главном командовании ВВС ведётся работа по совершенствованию структуры авиационных баз. Это связано с существенным увеличением количества самолётов и вертолётов в их составе. Определению нового облика авиационных соединений ВВС предшествует глубокая научная проработка вопросов, связанных с выполнением ими задач по предназначению, совершенствованием систем управления, всесторонним обеспечением и боевой подготовкой. Анализируется и учитывается также опыт строительства и развития военно-воздушных сил ведущих зарубежных государств.

Что касается бригад Воздушно-космической обороны, входящих в состав объединений ВВС, то перевооружение их не столь существенно повлияет на структуру, как, например, в авиации.

Структура частей и подразделений РТВ не изменится, а вот в составе зенитных ракетных полков появятся подразделения, оснащённые зенитными ракетно-пушечными комплексами «Панцирь-С1», что значительно повысит боевую устойчивость группировок ПВО.

Хочу отметить: мы чётко знаем, в каком направлении необходимо двигаться и какими должны быть ВВС к 2016 году.

Выполнение мероприятий, предусмотренных в рамках развития ВВС, повышая боевые возможности авиационных и противовоздушных группировок, гарантирует военную безопасность Российской Федерации в воздушно-космической сфере.

- Каковы сегодня функции Главного командования ВВС? Насколько они изменились в ходе реформирования?

- При переходе Вооружённых Сил РФ к новому облику многое сделано для оптимизации системы управления Вооружёнными Силами и перераспределения функций между центральными органами военного управления. В результате с Главного командования ВВС снята задача организации и совершенствования ПВО Российской Федерации. В настоящее время эта задача возложена на командование Войск ВКО. Кроме того, Главное командование ВВС перестало решать задачи по организации применения ВВС в мирное время, поддержанию боевой и мобилизационной готовности органов военного управления, соединений, воинских частей ВВС, их всестороннему обеспечению, за исключением ряда специальных видов оперативного и материально-технического обеспечения, по оперативной подготовке ВВС.

Эти задачи возложены на Генеральный штаб Вооружённых Сил, командования соответствующих военных округов и другие центральные органы военного управления.

Таким образом, сегодня к числу задач Главного командования ВВС отнесены: строительство и развитие ВВС; боевая подготовка ВВС; подготовка и переподготовка специалистов по военно-учётным специальностям ВВС; разработка боевых уставов ВВС, руководств и наставлений для авиации, зенитных ракетных и радиотехнических войск; специальные виды обеспечения.

Нынешние структура и численность Главного командования Военно-воздушных сил позволяют решать эти задачи качественно и в срок.

- На каком этапе находится создание современных авиабаз на территории России?

- Сегодня в составе Военно-воздушных сил имеются 12 авиационных баз и 9 авиационных баз армейской авиации.

В составе каждой авиационной базы, помимо основного, имеются оперативные аэродромы, предназначенные для несения боевого дежурства по ПВО, решения задач боевой подготовки, организации и обеспечения перевозок войск и грузов по воздуху.

В настоящее время модернизируется ряд аэродромов авиационных баз. При этом выполняется не только капитальный ремонт имеющихся, но и строительство новых искусственных взлётно-посадочных полос. Велик объём работ по капитальному ремонту и строительству зданий и сооружений на территории аэродромов. Не забываем и о создании комфортных жилищно-бытовых условий для военнослужащих и членов их семей.

В целом нынешнее совершенствование авиационной инфраструктуры позволит ВВС и в дальнейшем оставаться самым мобильным видом Вооружённых Сил и успешно решать боевые задачи на любом направлении.

К 2016 году модернизация инфраструктуры всех авиационных баз 1-го разряда и большей части авиационных баз 2-го разряда, а также ряда авиационных баз армейской авиации будет завершена.

Дальнейшее совершенствование системы базирования ВВС будет определяться задачами, которые военно-политическое руководство поставит в целях дальнейшего строительства и развития Вооружённых Сил.

- Как вы оцениваете состояние авиабаз, находящихся за рубежом?

- Сегодня за пределами Российской Федерации дислоцированы две наши авиационные базы: Кант (Республика Кыргызстан) и Эребуни (Республика Армения).

Авиабазы созданы на основании двусторонних договоров в целях развития дружбы, добрососедства и взаимовыгодного сотрудничества, поддержания мира и стабильности в регионах. При этом их присутствие не направлено против третьих государств.

Для службы в авиабазах отбираются наиболее подготовленные авиационные специалисты, освоившие в полном объёме эксплуатируемые образцы техники и вооружения.

Техническое состояние авиационного парка позволяет решать задачи, возложенные на авиабазу, при этом мы делаем всё, чтобы обеспечить требуемый уровень исправности и боевой готовности техники.

Задачи, возложенные на личный состав авиационных баз, выполняются в полном объёме и в установленные сроки.

- Какими темпами ВВС переоснащаются новыми образцами авиационной техники? На ваш взгляд, каковы реальные перспективы ПАК ФА?

- В рамках ГПВ-2020 спланированы закупки самолётов Су-34, Су-35 и Т-50 в общем количестве около 250 единиц, что обеспечит поддержание боевого потенциала оперативно-тактической авиации Военно-воздушных сил на должном уровне с учётом убытия самолётов старого парка.

Перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации

© Федеральное государственное казённое учреждение «Редакция газеты «Красная звезда»

Газета выходит с 1 января 1924 года

УЧРЕДИТЕЛЬ: Министерство обороны Российской Федерации

Главный редактор Н. Н. ЕФИМОВ

Дежурная смена номера: В. МОРОЗ, Е. ПОДЗОРОВ, Л. ГАРБУЗОВА

АДРЕС РЕДАКЦИИ И ИЗДАТЕЛЬСКОГО ДОМА: 123007 Москва, Хорошёвское шоссе, 38

ТЕЛЕФОНЫ: редакция – 941-21-58; отдел писем – 941-25-20; реклама – 941-28-46. Электронная почта: mail@redstar.ru; Web-сервер: http://www.redstar.ru. Издательский дом – 941-21-20. Web-сервер: http://www.redstarph.ru. E-mail: kr_zvezda@mail.ru.

По вопросам распространения, подписки и доставки газеты «Красная звезда» обращаться в службу распространения печати. E-mail: srp@redstarph.ru. Телефоны: 941-28-17; 941-39-52.

Газета зарегистрирована в Министерстве печати и информации РФ. Рег. № 01326.

Индекс 50058
Индекс 32958
Индекс 25777
Индекс 19350

Отпечатано в типографии ОАО «ИД «Красная звезда»

Зак. 3628

Рукописи редакцией не рецензируются и не возвращаются. Перепечатка материалов и их распространение, в том числе в электронной версии, допускаются только с разрешения редакции. Авторам, не предоставившим паспортные данные, ПСС и ИНН, гонорар не выплачивается. Ссылка на «Красную звезду» обязательна. Товарный знак «КРАСНАЯ ЗВЕЗДА» является исключительной собственностью ФГКУ «Редакция газеты «Красная звезда».

Телефоны постоянных корреспондентов «Красной звезды»: по РВСН – (495) 941-24-10; **по Космическим войскам** – (495) 941-32-89; **ВВС** – (495) 941-24-10; **ВДВ** (Москва) – (495) 941-24-10; **ЖДВ ВС РФ** (Москва) – (495) 941-24-10; **ЗВО** (Санкт-Петербург) – (812) 272-58-25; **ЮВО** (Ростов-на-Дону) – (8632) 69-42-64; **ЦВО** (Екатеринбург) – (343) 348-21-00; (Новосибирск) – (383) 221-12-39; (Самара) – (846) 332-09-70; **БФ** (Калининград) – (911) 462-85-84; **ТОФ** (Владивосток) – (4232) 41-21-45; **КФ** (Астрахань) – (8512) 49-34-14; **ВВО** (Хабаровск) – (4212) 39-51-77.

Пункты печати и распространения «Красной звезды»: Москва, Санкт-Петербург, Калининград, Екатеринбург, Новосибирск, Владивосток, Минеральные Воды, Севастополь, Хабаровск.

ВТОРОГО СТОЛЕТИЯ

ПАК ФА испытывается силами промышленности. Опытно-конструкторские работы выполняются в сроки, определённые государственным контрактом.

Одновременно проходят испытания образцы авиационных средств поражения, предназначенные для применения указным комплексом.

Принятие ПАК ФА на вооружение планируется в рамках второго периода ГПВ-2020.

- В последнее время в прессе возникла полемика в отношении ПАК ДА. Виктор Николаевич, прояснite, пожалуйста, ситуацию в этой области.

- В 2012 году завершились научно-исследовательские работы по определению облика перспективного авиационного комплекса Дальней авиации. В настоящее время в Минобороны прорабатываются вопросы, связанные с созданием этого комплекса.

- Теперь об армейской авиации. Какова полная номенклатура поставок вертолётов в войска? Будем ли закупать вертолёты иностранного производства?

- В настоящее время в авиационные части Военно-воздушных сил поступают боевые вертолёты поддержки Сухопутных войск Ми-28Н, Ка-52, транспортно-боевые Ми-35, транспортно-десантные Ми-26, Ми-8АМТШ, Ми-8МТВ-5-1, учебные Ансат-У, вертолёты общего назначения Ка-226 и вертолётные комплексы радиоэлектронной борьбы Ми-8МТПР.

Общее количество вертолётов Ка-52, запланированных к поставке в рамках ГПВ-2020, составляет более 150 единиц. В настоящее время указанные вертолёты эксплуатируются в 4-м Государственном центре подготовки авиационного персонала и войсковых испытаний Министерства обороны РФ (филиал в г. Торжок) и в авиационных частях 3-го командования ВВС и ПВО. Все вертолёты находятся на гарантийном обслуживании. Отказы и неисправности, присущие начальному этапу эксплуатации новой авиационной техники, устраняются авиационной промышленностью своевременно и качественно.

В Минобороны прорабатывается вопрос о необходимости закупки вертолётов иностранной разработки. Вместе с тем из-за отсутствия опыта эксплуатации иностранной авиатехники закупки импортных вертолётов единичны. В настоящее время в Военно-воздушных силах находятся на изучении конструкции с одновременной подготовкой лётного и инженерно-технического состава пять вертолётов производства фирмы «Еврокоптер».

- В каком виде будет сохранена военно-транспортная авиация?

- Облик военно-транспортной авиации на период до 2030 года в настоящее время прорабатывается. Утверждение соответствующей комплексной целевой программы намечено в этом, 2012 году.

- Теперь о парке учебно-боевых самолётов. Як-130 – единственный в российских ВВС учебно-боевой самолёт, созданный практически с нуля. Он вас устраивает?

- Самолёт Як-130 закупается Министерством обороны Российской Федерации как учебный авиационный комплекс.

Государственные испытания этого самолёта завершены в 2009 году. В настоящее время в соответствии с положением о создании авиационной техники промышленностью устранены выявленные в ходе государственных испытаний недостатки. Проверяем полноту их устранения. Ранее поставленные самолёты дорабатываются силами промышленности.

Самолёт Як-130 имеет хорошие пилотажные характеристики, прост в эксплуатации, имеет стоимость, соответствующую решаемым задачам.

В настоящее время в ходе опытной эксплуатации выявляются недоработки, свойственные всем новым самолётам. Это неточности в программно-математическом обеспечении работы систем машины, элементы конструкций, требующих усиления.

- Когда пилотажные группы пересядут на новые типы авиатехники?

- Этот процесс уже начался. Авиационная группа высшего пилотажа «Беркуты», ранее выполнявшая показы на вертолётах Ми-24, теперь летает на вертолётах Ми-28Н.

В соответствии с гособоронзаказом Липецкий авиацентр в ближайшее время получит самолёты Су-35, и по мере их освоения авиационная группа высшего пилотажа «Соколы России» начнёт выполнять показы на этих истребителях.

Перевооружения АГВП «Русские витязи» и «Стрижи» в обозримом будущем не планируется, так как ресурс их самолётов с учётом мер по их поддержанию позволит им в ближайшие несколько лет решать все задачи по предназначению.

В настоящее время Як-130 проходит опытную эксплуатацию в учебном авиационном центре (штурмовой и бомбардировочной авиации) на аэродроме Борисоглебск. После освоения Як-130 рассмотрим вопрос о создании авиационной группы высшего пилотажа и на этих самолётах.

- Как вы оцениваете сотрудничество Минобороны России с авиапромышленностью? Не считаете ли, что упор сделан на экспорт вооружений, а не на внутренний рынок?

- В настоящее время все процедуры по размещению заказов на разработку, поставку и ремонт авиационной техники проводятся на конкурсной основе в соответствии с Федеральным законом 2005 г. № 94ФЗ. Исключение составляют работы, единственных исполнителей которых определяет Правительство Российской Федерации. Соответственно взаимоотношения с авиационной промышленностью Минобороны России строит на взаимовыгодных условиях.

Серьёзно изменилась ценовая политика Минобороны. Сформулированы новые требования к гарантийным обязательствам промышленности. При этом её мощности максимально загружены заказами на поставки авиационной техники и комплектующих. На среднесрочную перспективу тенденция по приоритетной ориентации авиационной промышленности на внутренний рынок сохранится.

- Не так давно создан новый род войск – Войска Воздушно-космической обороны. Как это повлияло на функции ВВС?

- Войска Воздушно-космической обороны созданы в рамках выполнения решения Президента Российской Федерации по совершенствованию боевого состава Вооружённых Сил РФ. Из боевого состава Военно-воздушных сил в новый род войск перешло оперативно-стратегическое командование ВКО, решающее задачи по противовоздушной обороне столицы нашей Родины Москвы и Центрального промышленного района России.

Над другими территориями страны задачи по противовоздушной обороне решаются силами командований ВВС и ПВО. При этом отмечу, что над частью территории Западного военного округа авиационные формирования ВВС выполняют свои функции по ПВО совместно с соединениями ПВО Войск ВКО, а над Калининградской областью и Камчаткой – во взаимодействии с силами ПВО Военно-морского флота.

Так что, как и до создания Войск ВКО, отражение агрессии в воздушно-космической сфере и защита от ударов с воздуха важнейших объектов Российской Федерации остаются в числе основных задач, стоящих перед Военно-воздушными силами.

- Расскажите, пожалуйста, об оснащении ВВС современными системами ПВО.

- В рамках реализации государственной программы вооружений в воинские части ЗРВ поступают новейшие образцы вооружения и военной техники. Это прежде всего зенитные ракетные системы С-400 «Триумф» и зенитные ракетно-пушечные комплексы «Панцирь-С1». В ближайшей перспективе ожидается поступление зенитных ракетных систем «Витязь».

В нынешнем году Дальневосточное объединение ВВС и ПВО уже получило зенитную ракетную систему С-400. Аналогичная система до конца года поступит в Южное объединение ВВС и ПВО. После развёртывания ЗРС в пунктах постоянной дислокации планируется их заступление на боевое дежурство по противовоздушной обороне.

Кроме того, в целях поддержания современных образцов вооружения, военной и специальной техники ЗРВ на должном техническом уровне проводятся их плановый ремонт и модернизация. В числе основных направлений модернизации техники ЗРВ – повышение боевых возможностей зенитных ракетных комплексов и систем; улучшение эксплуатационных и технических характеристик, в том числе повышение надёжности.

Эти работы проводятся в рамках программы «Фаворит-С».

Перспективные образцы вооружения и военной техники ЗРВ закупаются в объёмах, необходимых для выполнения требований Верховного Главнокомандующего Вооружёнными Силами РФ по обеспечению их доли к 2015 году не менее 30 процентов, к 2020 году – не менее 70 процентов.

Сегодня РТВ оснащены радиолокационными комплексами и станциями, высотомерами, комплексами средств автоматизации, средствами государственного опознавания, средствами связи. Части и подразделения РТВ полностью обеспечены основными образцами радиоэлектронной техники. Доля современных средств радиолокации составляет 10 процентов, средств автоматизации – 60 процентов, что, несомненно, нас не удовлетворяет.

В соответствии с Государственной программой вооружения для оснащения РТВ закупается перспективная и современная радиоэлектронная техника, в первую очередь это РЛК ряда «Небо», РЛС «Противник», «Гамма», «Сопка» «Каста», комплексы средств автоматизации «Фундамент», «Крым», а также специальные средства «ВИП», «Ваенга».

Кроме того, в целях поддержания радиоэлектронной техники, находящейся в боевом составе РТВ, на должном техническом уровне проводятся её плановый ремонт и модернизация. Модернизация осуществляется по основным направлениям: улучшение тактических и эксплуатационных характеристик (мобильность, точность измерения координат, разрешающая способность, количество обрабатываемых целей, безотказность, надёжность, удобство в обслуживании); автоматизация процесса и внедрение современных алгоритмов обработки радиолокационной информации о воздушной обстановке.

В ходе модернизации в первую очередь подлежат замене электровакуумные приборы и электрорадиоизделия приёмопередающей аппаратуры на современные полупроводниковые приборы; системы обработки и средства отображения радиолокационной информации о воздушной обстановке – на высокопроизводительные аппаратно-программные комплексы; средства связи и передачи данных – на цифровые средства, обеспечивающие выдачу информации в значительно больших объёмах.

- Виктор Николаевич, что бы вы хотели пожелать авиаторам в этот особенный для них день?

- Дорогие ветераны, авиаконструкторы, рабочие и служащие авиационной промышленности, солдаты и курсанты, офицеры и генералы! От всей души поздравляю вас со знаменательным юбилеем наших Военно-воздушных сил!

Спасибо за ваш труд, самоотверженную службу Отечеству!

Низкий поклон членам семей военнослужащих Военно-воздушных сил, которые по зову сердца разделяют наши армейские будни и праздники, трудности и радости, сопереживают каждому взлёту и посадке, служат надёжной опорой, создают в доме уют и тепло.

В этот праздничный день желаю всем здоровья, счастья и добра, оптимизма и веры в своё дело, чистого неба и новых ратных успехов во благо России!

Беседу вёл
Александр ПИНЧУК,
«Красная звезда».

ПРИТЯЖЕНИЕ ВОРОНЕЖА

В КАНУН 100-ЛЕТИЯ ВВС НА ВОПРОСЫ «КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ» ОТВЕЧАЕТ КОМАНДУЮЩИЙ ВОЙСКАМИ 1-ГО КОМАНДОВАНИЯ ВВС И ПВО ГЕНЕРАЛ-МАЙОР ИГОРЬ МАКУШЕВ

- Игорь Юрьевич, в какой степени празднование 100-летия ВВС России коснётся Воронежского гарнизона, в котором дислоцируются штаб 1-го командования ВВС и ПВО, 7000-я авиабаза и Военный учебный научный центр ВВС?

- Праздник проводится на государственном уровне, по плану, утверждённому Президентом Российской Федерации. Как известно, главные события будут проходить 10-12 августа в Москве и Санкт-Петербурге. Приглашено много иностранных делегаций, более 80 главнокомандующих ВВС иностранных государств. Прилетят пилотажные группы со всего мира. Основные праздничные мероприятия будут проходить в Москве на аэродроме Раменское. Прогноз - более 200 тысяч гостей. Лётчики и самолёты 1-го командования ВВС и ПВО участвуют в праздничных мероприятиях в Москве и Санкт-Петербурге.

Воронеж тоже не останется в стороне. В силу обстоятельств город сегодня фактически является столицей ВВС России. Исторически сложилось так, что в Воронеже авиационные части всегда преобладали над другими видами Вооружённых Сил и родами войск. Здесь многие годы дислоцировались 105-я смешанная авиационная дивизия, 455-й бомбардировочный полк, авиационный военный вуз. В 2011 году из Санкт-Петербурга в Воронеж передислоцировано 1-е командование ВВС и ПВО, структурно входящее в состав Западного военного округа. Объединив две авиационные академии и два лётных вуза, с 1 августа Военный авиационный инженерный университет в Воронеже стал Военным учебным научным центром (ВУНЦ), структуры которого расположены в трёх военных округах. Мы пристально наблюдаем, как идёт реорганизация системы подготовки кадров, поскольку очень заинтересованы в квалифицированных авиационных специалистах.

Праздничные мероприятия в Воронеже пройдут 17-18 августа с участием главнокомандующего ВВС генерал-майора Виктора Бондарёва и командующего войсками Западного военного округа генерал-полковника Аркадия Бахина, руководителей области и города. Одним из наиболее масштабных мероприятий станет день открытых дверей на аэродроме Балтимор 18 августа, начало в 10.00. В программе общее построение личного состава управления объединения, 7000-й авиабазы и ВУНЦ. Как и все военнослужащие ВВС, воронежские авиаторы (в том числе ветераны) будут награждены памятной юбилейной медалью. После праздничных мероприятий в Санкт-Петербурге на Балтимор прилетят все самолёты. Также будет организован показ авиационной техники на стоянке ВУНЦ, и гости увидят всю авиационную технику, которая сегодня состоит на вооружении ВВС. Планируется участие в празднике липецкой пилотажной группы «Соколы России» и пилотажной группы «Беркуты» армейской авиации (центра боевой подготовки из города Торжок). Кстати, «Беркуты» будут выполнять пилотаж на строевых вертолётах 1-го командования ВВС и ПВО. Состоятся показательные прыжки парашютистов сборной объединения по парашютному спорту - сейчас они готовятся к чемпионату мира. Выступят и воронежские спортсмены ДОСААФ. Праздник мы проводим не для себя, а чтобы показать современные ВВС России обществу, способствовать привлечению в авиацию достойной молодёжи.

- С какими показателями объединение встречает юбилей ВВС?

- Объединение решает задачи по прикрытию важнейших объектов государства от возможных ударов с воздуха на западе и северо-западе России - от Новой Земли на севере до Ростовской области на юге и с запада на восток - от Калининграда до границ Урала. Территория и зона ответственности велики. По боевому составу и численности это самое крупное объединение ВВС. В его составе части авиации, ПВО, тыла, связи и специальные. Основное авиационное соединение - 7000-я авиационная база - дислоцируется в Воронеже на аэродроме Балтимор. Это вновь созданная в процессе реформирования Вооружённых Сил структура, в которую вошло много авиационных частей, расположенных на упомянутой ранее обширной территории. Значительный географический отрыв войск от штаба объединения на систему управления не влияет. Конечно, не так просто объезжать войска, и я большее время нахожусь не в Воронеже, а в 16 других регионах – севернее. Для себя и для нашего оперативного состава проблемы в этом не вижу, это нормальный рабочий режим.

СПРАВКА. Генерал-майор Игорь Макушев родился 6 августа 1964 года в Петропавловске-Камчатском. В 1985 г. окончил Черниговское высшее военное авиационное училище лётчиков, в 2006-м, - Военную академию Генерального штаба с отличием. Проходил службу на различных должностях от лётчика до заместителя командующего воздушной армией - начальника штаба командования ВВС и ПВО в Дальневосточном, Ленинградском, Московском, Приволжско-Уральском, Северо-Кавказском военных округах. Освоил несколько типов самолётов истребительной авиации, имеет налёт более 3.000 часов. В должности заместителя командующего 16-й воздушной армией, в состав которой входила 105-я смешанная авиадивизия, участвовал в операции по принуждению Грузии к миру в августе 2008 года.

Командующим войсками 1-го командования ВВС и ПВО назначен в 2011 году. Имеет квалификационную категорию «Лётчик-снайпер», удостоен звания «Заслуженный военный лётчик РФ».

В объединении имеются все рода авиации, кроме Дальней, две бригады воздушно-космической обороны, на вооружении которых комплексы С-300 и РЛС различных модификаций, позволяющие перекрывать радиолокационное поле от предельно малых высот до стратосферы.

Боевая учёба в объединении достаточно интенсивна. Авиация ежесуточно выполняет несколько лётных смен. Боевое дежурство организовано согласно всем регламентирующим его документам. К сожалению, интенсивность полётов самолётов-разведчиков иностранных государств у наших границ не уменьшилась. Приходится постоянно контролировать воздушное пространство. На Кольском полуострове практически ежедневно поднимаются истребители для сопровождения иностранных самолётов над нейтральными водами. И это постоянное напряжение - обычный ритм нашей работы.

По итогам 2011 года 1-е командование ВВС и ПВО заняло первое место в ВВС, и основную лепту внесла авиация. По выполнению плана боевой подготовки, исправности техники, подготовке лётного состава и среднему налёту мы опережаем все объединения ВВС. И это радует, отражает наше стремление быть первыми во всём.

Обновляется самолётный парк. В 2011 году мы первыми в стране получили эскадрилью самолётов Су-34 - поколения 4+. Перевооружение на данный тип продолжается, по плану в 2012 году Новосибирский авиационный завод должен передать нам ещё одну авиационную эскадрилью Су-34. При этом базирование в Воронеже Су-24М прекращается, мы передадим их в другой военный округ. Приличными темпами получаем новые вертолёты Ми-8 различных модификаций, а также модернизированные самолёты Су-27СМ3. Лётный состав с интересом и удовольствием осваивает новую технику.

ВВС РОССИИ – 100 ЛЕТ

Перспектива постройки нового аэродрома предполагает, что почти весь самолётный парк 7000-й авиабазы будет базироваться именно в Воронеже - около 200 самолётов. При этом несение боевого дежурства ПВО на столь большой территории предполагает наличие самолётов и на Кольском полуострове, и в Калининграде, и в центральной зоне ПВО.

Если сравним итоги первого полугодия 2012 учебного года с аналогичным периодом 2011-го, то заметим серьёзные отличия. В активе два учения на полигоне Ашулук, и на их фоне - военно-научная конференция ВВС России с привлечением участников других государств. Качественный скачок по налёту. Мы и в 2011-м немало сделали, завершили год с общим налётом 40 тысяч часов (в 2010-м была 21 тысяча часов налёта). К августу 2012 года налёт объединения составил 33 тысячи часов. К концу года вполне реально преодоление 50-тысячного рубежа, и этой цифры с советских времён не достигал никто. Кроме того, наши боевые самолёты слетали на Новую Землю, откуда боевая авиация ушла в 1994 году. Мероприятия первого полугодия 2012-гоособенно весомы и качественно отличаются от прошлого года. Мы стремимся к мировому уровню - около 200 часов налёта в год на лётчика. И вполне реально планируем достичь в текущем году налёта в 130 - 150 часов.

- Конструктивны ли взаимоотношения и взаимодействие 1-го командования с руководством и жителями 17 субъектов Федерации?

- Нет ни одного региона, где у нас имелись бы какие-то проблемы с местной властью. Если коснуться Воронежской области, прекрасные взаимоотношения и конструктивное взаимодействие здесь - давняя традиция. Чувствовал это со времени, когда был заместителем командующего 16-й воздушной армией, в состав которой входила 105-я смешанная авиадивизия. Связи отлажены десятилетиями.

Когда на высшем уровне обсуждался вопрос: быть в Воронеже военному аэродрому или нет, администрация области проявила большую заинтересованность в реализации этого проекта, как очень серьёзного источника поступлений в бюджет. Аэродром Балтимор стоит в плане генеральной реконструкции на 2012 год. С учётом пострадавшего от стихии аналогичного аэродрома ЮВО в Крымске срок может быть смещён на весну 2013 года. Вся нынешняя инфраструктура будет заменена новой на основе современных технологий (в том числе шумозащиты), с двумя взлётно-посадочными полосами, с учётом базирования новых самолётов авиации всех родов (кроме армейской, которая структурно входит в другие авиационные базы). Срок строительства - два года. На этот период авиация из Воронежа перелетит на аэродромы Курск, Хотилово и другие.

На боевую подготовку подобное строительство не влияет. К примеру, второй год идёт реконструкция военного аэродрома в городе Курске. Вся авиационная группа дислоцируется и выполняет полёты на аэродроме Бутурлиновка. И в Воронеже всем составом авиация никогда не базируется, всё зависит от решаемых задач.

Известный полигон Погоново мы не бомбим уже несколько месяцев. Интенсивность полётов очень высока, лётчики должны готовиться к войне в мирное время. Чтобы не тревожить местное население, используем более приспособленный для применения всех видов боеприпасов и всех калибров бомб и более удалённый от населённых пунктов полигон Кушалино в Тверской области. Там еженедельно работает группа руководства. Переход на новые самолёты Су-34 позволяет летать из Воронежа и осуществлять бомбометание также на полигоне Кингисепп в Ленинградской области.

Александр ХРОЛЕНКО,
«Красная звезда».

На снимке: командующий войсками 1-го командования ВВС и ПВО Западного военного округа генерал-майор Игорь МАКУШЕВ.

Фото автора.

«СТРАТЕГИ»

Владимир ПОПОВ.

СПРАВКА. Командир 6950-й гвардейской авиационной Донбасской Краснознамённой базы гвардии генерал-майор Владимир Александрович Попов. Заслуженный военный лётчик РФ, лётчик-снайпер. Родился 28 сентября 1961 года в Тамбове. В 1982 году окончил Тамбовское высшее военное авиационное училище лётчиков им. М. Расковой (основано в 1931 году как Энгельсская авиационная школа). Служил помощником командира корабля - командиром эскадрильи на ракетоносцах Ту-22М2 в гарнизоне Белая. После окончания академии с 1995 по 2009 год служил в должностях от командира эскадрильи до командира тяжёлого бомбардировочного полка в Энгельсе. С 2002 по 2009 год - командир 184-го тбап, гарнизон Энгельс. В 2009 - 2012 годах - командир 6952-й авиационной базы в Украинке Амурской области.

Гвардейцы-авиаторы этой тяжелобомбардировочной авиабазы берегут и умножают традиции Дальней авиации

Над авиационным военным городком на окраине Энгельса мощно рокочут турбины реактивных двигателей стратегических ракетоносцев. В авиагруппах гвардейской тяжелобомбардировочной Донбасской Краснознамённой авиабазы Дальней авиации учебно-тренировочные полёты идут в две лётные смены, каждая по 9 часов. Со взлётно-посадочной полосы военного аэродрома в воздух по команде с КДП (командно-диспетчерского пункта) то и дело поднимаются самые мощные боевые самолёты российской Дальней авиации - стратегические ракетоносцы Ту-160 и Ту-95МС. Отправляются в плановые полёты одиночные воздушные корабли, пары «стратегов» и целые авиационные отряды... Их экипажи отрабатывают упражнения курса подготовки, расписанные на каждый экипаж и каждого командира воздушного корабля. Совершают многочасовые полёты по различным длительным маршрутам, нередко с дозаправкой в воздухе с самолётов-танкеров Ил-78. И с так называемыми тактическими пусками авиационных крылатых ракет, то есть без отцепа их от самолётов. Полёты проходят три раза в неделю под руководством командира авиационной базы заслуженного лётчика России гвардии генерал-майора Владимира Попова. Он, лётчик-снайпер, сам летает на всех типах самолётов дальней авиации, имеет налёт около 3 тысяч часов.

Для «дальников» стали обыденной, нормальной боевой работой возобновлённые почти 5 лет тому назад, 17 августа 2007 года, по решению Верховного Главнокомандующего Владимира Путина регулярные полёты на воздушное патрулирование. Их до этого не было 15 лет. При воздушном патрулировании лётные экипажи этого гвардейского соединения получают практику выполнения задач над безориентирной местностью Атлантики, Арктики, Тихого океана, других регионов земного шара. Гвардейцы-авиаторы в ходе патрулирования тренируются на физическую выносливость и морально-психологическую готовность к встрече с иностранными истребителями. В нейтральном воздушном пространстве над морскими и океанскими просторами «стратеги» Энгельсской гвардейской тяжелобомбардировочной авиабазы непременно сопровождаются истребителями-перехватчиками НАТО. Практически в каждом полёте «за угол» в «почётный кортеж» за российскими «стратегами» пристраиваются старые американские тяжёлые истребители F-15 Eagle и лёгкие F-16 Fighting Falcon, новые, современные палубные истребители F-18 Super Hornet и самые дорогие истребители в мире - многоцелевые самолёты 5-го поколения F-22 Raptor. Уже в Норвежском и Северном морях к нашим ракетоносцам подлетают английские всепогодные дальние истребители GR4 Tornado. Сопровождают российских «стратегов» и французские Mirage 2000C, и евроистребители EF-2000 Eurofighter Typhoon... Случалось воздушным «стратегам» из Энгельса в ходе полётов по длительным маршрутам встречаться над нейтральными водами и с истребителями сил самообороны Японии.

Эти полёты на воздушное патрулирование, которые экипажи гвардейского Донбасского соединения выполняют в нейтральном воздушном пространстве с соблюдением всех международных норм его использования, имеют большую политическую значимость. Самолёты Дальней авиации наглядно демонстрируют партнёрам по НАТО Государственный флаг России и наше, скажем так, военно-воздушное присутствие в отдалённых регионах Мирового океана.

А ведь лётчики нашей Дальней авиации с 1992 по 1998 год вообще не летали. Можно только удивляться тому, как авиаторам этого соединения удалось сохранить и кадры, и надежду на лучшие времена. Ныне гвардейцы-«дальники» Донбасского Краснознамённого авиационного соединения летают много и далеко. Так, 9-10 июня 2010 года впервые в истории эксплуатации Ту-160 два экипажа стратегических сверхзвуковых ракетоносцев гвардии подполковников Александра Хабарова и Михаила Шишкина выполнили полёт на воздушное патрулирование с двумя максимальными дозаправками топливом (по 54 тонны) в воздухе. Время полёта составило 24 часа 24 минуты.

В эти летние дни «дальники» из Энгельса не только выполняют учебно-боевые задачи, но и основательно готовятся к воздушному параду, которым 12 августа будет увенчано празднование 100-летия Военно-воздушных сил России. Ещё неизвестно, кому именно командование доверит выполнение ответственного задания - участвовать в юбилейном воздушном параде. Но практически каждый день полётов тройки самых опытных и подготовленных экипажей стратегических ракетоносцев тренируются в прохождении над аэродромом парадным клином. Сегодня тяжёлые бомбардировщики и ракетоносцы таким боевым порядком не пользуются - это дань традиции и уважения к славной боевой истории дальней авиации времён Великой Отечественной войны, когда её возглавлял главный маршал авиации Александр Голованов. Ныне имя основателя и единственного командующего авиацией дальнего действия СССР носит стратегический ракетоносец Ту-160 этой гвардейской тяжелобомбардировочной Донбасской Краснознамённой авиабазы с бортовым номером 12.

Во время моей командировки в Энгельс над военным аэродромом тренировались в прохождении в парадном строю экипажи Ту-160 «белых лебедей», которые возглавляют заместитель командира авиабазы лётчик-снайпер гвардии полковник Андрей Малышев и два командира отрядов - лётчик 1-го класса гвардии подполковник Александр Быхалов и лётчик 2-го класса гвардии майор Валерий Гараев. Тройку стратегических «медведей» Ту-95МС готовился провести на юбилейном параде заместитель командира авиабазы гвардии полковник Юрий Пелин. Правым и левым ведомым у него отрабатывали слётанность командиры отрядов лётчики 1-го класса гвардии майоры Александр Нагорнов и Дмитрий Егоров. Готовятся к юбилейному воздушному параду и экипажи из входящих в авиационное соединение в Энгельсе авиагрупп дальних ракетоносцев-бомбардировщиков Ту-22М3 в Шайковке и Оленегорске.

Кстати, 23 июля 2013 года, на 100-летнюю годовщину первого подъёма в воздух родоначальника мировой тяжёлой авиации самолёта «Русский витязь», который пилотировал выдающийся русский, а затем американский авиаконструктор Игорь Сикорский, на авиабазу в Энгельсе прилетит на ракетоносцах B-52H Stratofortress группа военных авиаторов из США. В свою очередь два российских Ту-95МС, которые в НАТО именуют «Bear» («Медведь»), совершат перелёт на базу командования глобальных ударов ВВС США Барксдейл в Луизиане, где дислоцируется 2-е бомбардировочное авиакрыло 8-й воздушной армии. Обмен визитами пар этих американских и российских «стратегов» объясняется ещё и тем, что оба эти самолёта - Ту-95 и B-52 - находятся на военной службе непрерывно более полувека. Первые полёты они совершили 60 лет назад: B-52 - 15 апреля, а Ту-95 - 12 ноября 1952 года. И поставлены на боевое дежурство они были в одном и том же 1956 году. Их постоянно модифицируют, и они ещё примерно 30 лет останутся «рабочими лошадками» Дальней авиации США и РФ.

Договорённости с американской стороной об обмене визитами вежливости пар ракетоносцев B-52 и Ту-95 достигнуты во время недавней командировки в Соединенные Штаты на авиабазу Барксдейл командующего Дальней авиацией генерал-лейтенанта Анатолия Жихарева. К нему особо тёплое отношение у офицеров авиабазы в Энгельсе. Он служил здесь командиром предшественницы авиабазы - 22-й гвардейской тяжёлой бомбардировочной авиационной дивизии. И в августе 2003 года на самолёте Ту-160 «Александр Молодчий» вместе с министром обороны РФ Сергеем Ивановым в ходе ЛТУ совершил перелёт по маршруту аэродром Энгельс - аэродром Кневичи под Владивостоком. А в августе 2005 года на Ту-160 «Павел Таран» генерал-майор Анатолий Жихарев, уже в должности заместителя командующего Дальней авиацией, совершил с Президентом России Владимиром Путиным перелёт с аэродрома Чкаловский в Оленегорск. Тогда шла отработка полёта на сверхзвуковой скорости 1,5М и на предельно малой высоте, отрабатывались практические пуски крылатых ракет воздушного базирования нового поколения по объекту на полигоне Пембой под Воркутой, дозаправка топливом в полёте.

Благодаря такому вниманию к авиабазе Дальней авиации в Энгельсе и заботе высшего военного и политического руководства страны в последние годы в соединении нет проблем с выделением авиационного топлива, а налёт лётчиков значительно увеличился. При минимуме 80 лётных часов в год в лётных книжках всех командиров кораблей Ту-160 за прошлый год записано свыше 100 часов, а у командиров экипажей, летающих на Ту-95МС, - более 200 лётных часов. У некоторых же командиров кораблей годовой налёт на дальних бомбардировщиках-ракетоносцах Ту-22М3 достигает почти 300 часов. Это позволяет всем экипажам кораблей этого авиационного соединения уверенно чувствовать себя в ходе продолжительных полётов на различных учениях и успешно решать задачи воздушного патрулирования в различных удалённых районах мира.

Рассказывая «Красной звезде» о ходе боевой учёбы в канун 100-летия ВВС России, командир авиабазы гвардии генерал-майор Владимир Попов сказал:

- В нашем соединении за последние годы значительно омолодился лётный состав. В связи с этим идёт активная подготовка молодых экипажей к выполнению задач по предназначению. Сегодня среди командиров кораблей - четыре летчика-снайпера, 20 лётчиков 1-го класса, 17 лётчиков 2-го класса. Среди наших штурманов трое - штурманы-снайперы, свыше 40 человек - штурманы 1-го и 2-го класса. Наша главная задача - подготовить все лётные экипажи стратегических ракетоносцев к выполнению задач по предназначению днём и ночью, в любых метеоусловиях, с умением выполнять дозаправку топливом в воздухе.

16 февраля 1932 года был произведён первый взлёт самолёта с аэродрома Энгельс. Исполнилось 80 лет авиационной истории города и лётного городка. Существующая с 1954 года бетонная взлётно-посадочная полоса неоднократно ремонтировалась. В этом году началось строительство новой ВПП. Надеемся, что и другие объекты инфраструктуры авиабазы в скором времени приобретут новый современный вид. Пока таковы наши планы, наши чаяния и надежды.

Эти три типа самолётов дальней авиации - Ту-160, Ту-95МС и Ту-22М3 входят в авиапарк Энгельсской авиационной базы. Ту-160 над Энгельсом. На рулёжной дорожке Ту-160 «Василий Решетников». Идёт заправка ракетоносца Ту-160. Заправка в воздухе ракетоносца Ту-95МС. Ту-95МС «Саратов» над Энгельсом. Подвеска 1,5-тонной фугасной авиабомбы в бомбовом отсеке дальнего бомбардировщика Ту-22М3. Дальний бомбардировщик Ту-22М3 взлетает на рассвете. Дальние бомбардировщики Ту-22М3 летят в парадном строю «клин». Стратегический ракетоносец Ту-95МС сопровождает американский истребитель F-15.

Андрей БОНДАРЕНКО,
«Красная звезда».

ВВС РОССИИ – 100 ЛЕТ

СПРАВКА. На основании постановления Государственного Комитета Обороны и приказа командующего Авиацией дальнего действия № 001 от 6 марта 1942 года была сформирована 62-я авиационная дивизия дальнего действия. 16 апреля 1942 года она . начала боевую работу с аэродромов Монино и Ногинск в интересах Северо-Западного, Западного, Крымского и Воронежского фронтов. За отвагу, проявленную в боях с немецкими захватчиками, приказом НКО от 18 сентября 1943 года дивизии присвоено наименование гвардейская. В ознаменование побед, одержанных в боях за освобождение Донбасса, 27 мая 1944 года присвоено наименование «Донбасская». Боевой путь завершила успешными вылетами на бомбардировку Берлина и Свинемюнде. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 11 июня 1945 года за образцовое выполнение заданий командования в боях с немецкими захватчиками при овладении столицей Германии дивизия награждена орденом Красного Знамени. За годы Великой Отечественной войны она 13 раз удостаивалась благодарности Верховного Главнокомандующего. В её историю вписаны имена 52 Героев Советского Союза, из них трое удостоены этого звания дважды - генерал-лейтенанты авиации Александр Молодчий и Павел Таран, майор Василий Осипов.

В послевоенное время полки дивизии дислоцировались в Белоруссии на аэродромах Бобруйск, Барановичи и Мачулищи. Экипажам дивизии принадлежит первенство в освоении дозаправки в воздухе сверхзвуковых ракетоносцев и посадке сверхзвукового реактивного самолёта на грунтовую ВПП. Выведена на территорию России. В 2009 году переформирована в 6950-ю гвардейскую авиационную Донбасскую Краснознамённую базу, части которой располагаются на территории Центрального и Западного военных округов (гарнизоны Энгельс, Шайковка, Оленегорск, Дягилево, Сольцы, Воркута, Тверь).

ЗДЕСЬ САМОЛЁТЫ УЧАТ ЛЕТАТЬ

Во многих строевых авиационных частях ВВС России можно увидеть установленные на постаментах реактивные самолёты с красными звёздами на плоскостях, символизирующие их крутой, под 45 градусов, взлёт в небо. В Ахтубинском гарнизоне, где живут и служат лётчики-испытатели, тоже имеется немало памятников с самолётами на пьедесталах. Но вот какая особенность: здесь крылатые машины, вознесённые на постамент, символизируют ещё более крутой взлёт – почти под 90 градусов. В символе этом – особый смысл. Авиаторам, которые «учат самолёты летать», по долгу службы при проведении испытаний приходится экспериментировать, то принудительно вводя машину в штопор, то круто поднимая вверх с целью детального изучения поведения всех её систем в критических ситуациях…

О высоком предназначении службы лётчиков-испытателей «Красная звезда» попросила рассказать начальника Государственного лётно-испытательного центра (ГЛИЦ) Министерства обороны Российской Федерации Героя России лётчика-испытателя 1-го класса полковника Радика БАРИЕВА.

– Радик Абрарович, какие задачи решает в нынешнем учебном году личный состав Центра?

– Согласно плану лётно-испытательных работ на 2012 год сейчас у нас на этапе государственных испытаний находятся несколько машин Су-35. Мы приступили к оценке всех систем этого самолёта. К концу 2012 года, примерно в октябре, подготовим предварительные заключения на установочную партию этих самолётов для их дальнейшей опытной эксплуатации в войсках.

Процесс лётных испытаний Су-35 проходит чётко по графику, и можно с уверенностью сказать, что выполнение этой ответственной задачи завершится в намеченный срок. В дальнейшем в ГЛИЦ будут продолжены работы основного этапа по полной оценке всех возможностей этого самолёта, его боевой эффективности в соответствии с проектными тактико-техническими характеристиками для подготовки окончательного акта о госприёмке.

– Одна из важнейших функций ГЛИЦ – оказание инструкторской помощи лётчикам строевых частей по овладению ими новой авиационной техникой, то есть по переучиванию лётного состава. Что делается в Центре в этом направлении?

– Переучивание лётного состава соединений, частей, а также преподавателей и инструкторов высших военных авиационных учебных заведений, куда поступает новая авиационная техника, регламентировано руководящими документами. Этой работой мы занимаемся постоянно. Вот совсем недавно лётный состав Сызранского училища под руководством наших испытателей освоил некоторые новые образцы вертолётной техники. Должен заметить, что Центр наладил самое тесное взаимодействие по вертолётной тематике со всеми строевыми авиационными частями, в том числе и с Центром боевой подготовки и переучивания лётного состава армейской авиации в Торжке, который недавно получил новые вертолёты.

При необходимости мы проводим теоретические занятия, практическую подготовку и переучивание лётчиков с обеспечением их работы с новым авиационным вооружением непосредственно на полигонах ГЛИЦ. Так, лётчики Липецкого Государственного центра подготовки авиационного персонала и войсковых испытаний Минобороны РФ, которым предстоит опытная эксплуатация самолёта Су-35, после теоретической подготовки на пилотажных стендах ОАО ОКБ «Сухой» прибудут к нам в ГЛИЦ уже для практического освоения этой машины. Проводится большая работа по подготовке и переучиванию военных лётчиков Северного флота для эксплуатации самолётов палубной авиации новых модификаций.

– На совещании, посвящённом выполнению Государственной программы в области авиационной техники, состоявшемся 14 июня 2012 года в расположении 393-й авиабазы ВВС в Кореновске, Президент России Владимир Путин, говоря о планах по вводу в строй новых военных аэродромов, упомянул и аэродром ГЛИЦ в Ахтубинске. Как идёт обновление испытательной базы Государственного лётно-испытательного центра?

– Экспериментальная испытательная база здесь, в Ахтубинске, создавалась в основном в 60-80-е годы XX века, когда шла подготовка к испытаниям самолётов 3-го и 4-го поколений. С учётом этого расширялись и обновлялись возможности полигонной базы, лабораторного комплекса. Однако авиационная техника находится в процессе постоянного развития и обновления. В связи с этим и задача по совершенствованию испытательной базы ГЛИЦ всегда остаётся приоритетной.

Президент РФ, Верховный Главнокомандующий Вооружёнными Силами РФ Владимир Владимирович Путин поставил задачу довести к 2020 году долю современной авиационной техники в войсках до 70 процентов. В авиации одним из важных направлений выполнения поставленной задачи станет работа по созданию перспективного авиационного комплекса Дальней авиации (ПАК ДА). Словом, реализация Государственной программы вооружения в области авиационной техники – задача очень непростая. Она требует в первую очередь расширения и серьёзного развития лётно-испытательной базы нашего Центра. Хотелось бы подчеркнуть, что ГЛИЦ – единственная в стране организация, осуществляющая испытания и приёмку новой техники и вооружения, поставляемых оборонной промышленностью для ВВС.

Возрастание объёмов испытательных работ и их усложнение потребовало от командования ГЛИЦ по-новому оценить состояние и параметры находящейся в эксплуатации взлётно-посадочной полосы (ВПП) и на основе этого выработать решение по её модернизации. Обследование показало, что ВПП в её нынешнем техническом состоянии – и по длине, и по качеству – уже не в полной мере соответствует потребностям дня завтрашнего. А от состояния взлётной полосы испытательного комплекса напрямую зависят и само качество испытаний, и сохранность дорогостоящей авиационной техники. Реконструкция ВПП, обновление испытательной базы позволят повысить интенсивность испытаний, дадут возможность более оперативно анализировать полученные материалы, что приведёт к сокращению сроков испытаний и затрат на них. Сооружаемая ВПП, согласно расчётам, должна быть увеличена почти вдвое, то есть до 4 км, что позволит испытывать перспективные авиационные комплексы.

ВВС РОССИИ – 100 ЛЕТ

Наши предложения по этому вопросу были представлены министру обороны и получили поддержку. Ввод в строй полосы на нашем аэродроме в Ахтубинске позволит проводить здесь в полном объёме весь спектр испытаний, в том числе по таким темам, как «отказ двигателя», «прерванные и продолженные взлёты», «посадки с максимальной нагрузкой», которые в настоящее время мы обычно переносим на испытательную базу в Жуковский. Средства на оборудование полосы уже выделены, задача по доведению ахтубинской испытательной базы, в том числе и её лабораторного комплекса, до полного соответствия самым современным требованиям уже реализуется. Теперь слово за строителями. Надеюсь, что уже в 2013 году наши лётчики-испытатели получат возможность поднимать самолёты с новой ВПП.

Другая важная задача по приведению Государственного лётно-испытательного центра к новому облику – строительство служебного жилья для военнослужащих. Сейчас полным ходом ведётся строительство целого комплекса многоквартирных домов. Уже в декабре текущего года планируется торжественное вручение ключей от 400 новых служебных квартир новосёлам в погонах. В перспективе со сдачей строительных объектов ещё на 300 квартир мы полностью обеспечим все наши потребности в служебном жилье.

– Гордость прославленного Государственного лётно-испытательного центра Министерства обороны РФ им. В.П. Чкалова, которому в этом году исполнится 92 года, конечно же, люди, благодаря подвижническому труду которых и создавалась отечественная авиация. Когда входишь в здание управления вашей части, то видишь на стендах золотом тиснённые имена выдающихся лётчиков-испытателей Центра – дважды Героев Советского Союза, Героев Советского Союза, Героев Российской Федерации, заслуженных лётчиков и штурманов, лауреатов Государственной премии. При этом нельзя не испытывать волнения…

– Хотел бы отметить: в почётный список ГЛИЦ и отечественной авиации золотыми буквами вписаны имена пяти дважды Героев Советского Союза, 92 Героев Советского Союза и 23 Героев Российской Федерации. При прохождении службы в частях ГЛИЦ им. В.П. Чкалова хорошую школу мастерства на лётно-испытательной работе получили и лётчики-космонавты дважды Герои Советского Союза генерал-лейтенант Г. Т. Береговой, полковник В.М. Комаров, Герои Советского Союза полковник В.М. Афанасьев, полковник Г.М. Манаков, полковник А.П. Арцебарский, первый лётчик-космонавт Украины, Герой Украины генерал-майор Л.К. Каденюк и другие.

Уже в постсоветский период 23 авиатора ГЛИЦ были удостоены звания Героя Российской Федерации за мужество и героизм, проявленные при испытании новой авиационной техники. В этой плеяде – служившие в Центре как в предыдущие годы, так и сейчас генерал-майор авиации Виктор Чиркин, полковники Александр Раевский, Николай Диордица, Вячеслав Крицкий, Олег Мутовин, удостоенные этого высокого звания посмертно полковники Александр Кружалин и Олег Спичка. Сегодня традиции героев-испытателей достойно продолжают их сыновья и внуки. Например, среди тех, кто успешно завершает обучение в центре подготовки лётчиков-испытателей (ЦПЛИ) ГЛИЦ, – слушатель капитан Артём Раевский, сын заслуженного лётчика-испытателя Российской Федерации, Героя России полковника Александра Раевского, трагически погибшего в автокатастрофе...

– Откуда ГЛИЦ черпает кадровый резерв?

– Прежде чем ответить на этот вопрос, хотел бы отметить: подготовка лётчиков-испытателей – очень сложный и дорогостоящий процесс. Поэтому такое обучение могут себе позволить только самые продвинутые в развитии авиации государства. Организаций, готовящих лётчиков-испытателей, в мире не более десяти. В России испытателей готовят только у нас и в Школе лётчиков-испытателей (ШЛИ) в Жуковском.

В связи с проведением ещё в конце 1990-х годов в Государственном лётно-испытательном центре организационно-штатных мероприятий центр подготовки лётчиков-испытателей (ЦПЛИ) ГЛИЦ в Ахтубинске был преобразован в учебно-лётно-методический отдел. По традиции этот отдел по-прежнему называем ЦПЛИ. Но обучение тут никогда не прекращалось. За 40 лет работы здесь состоялся 31 выпуск. В связи с постоянным усложнением авиационной техники мы на базе учебно-лётно-методического отдела начали готовить из числа офицеров инженеров-испытателей ГЛИЦ.

Всего для ГЛИЦ было подготовлено более 500 лётчиков-испытателей и штурманов-испытателей, из которых 5 стали Героями Советского Союза, 40 – Героями России. Более 100 выпускников ЦПЛИ удостоены почётных званий «Заслуженный лётчик-испытатель», «Заслуженный штурман-испытатель». Многие из выпускников центра сейчас трудятся в качестве лётчиков-испытателей в ведущих авиационных конструкторских бюро страны – Микояна, Сухого, Ильюшина и других.

Отбор кандидатов в лётчики-испытатели очень жёсткий.

Сначала мы в войсках предварительно отбираем людей, которые по своим возрастным показателям, лётным характеристикам, классной квалификации и профессиональным качествам соответствуют нашим требованиям. Затем приглашаем их для предварительного собеседования, пробного тестирования. И если кандидат подходит, то оформляем вызов для его участия в конкурсном отборе, который состоит из трёх теоретических и одного лётного экзаменов.

Не каждый из кандидатов успешно проходит этот отбор. Да мы и не планируем набрать какое-то конкретное количество обучаемых. Главное в столь важном деле, как подготовка испытателя, – не ошибиться в кандидате. И такие ошибки при нынешней системе отбора практически исключены.

Лётчик-испытатель с начала его службы в ГЛИЦ вырастает до квалификации 1-го класса за 8-10 лет. Только когда он выходит на этот уровень, ему доверяют всех виды испытаний вплоть до подъёма «первой машины». По своей подготовке наши лётчики-испытатели являются универсалами, имеющими опыт испытательной работы на самолётах и вертолётах отечественного производства всех типов и модификаций. Многие из испытателей занимаются научной деятельностью, успешно защитили диссертации.

Среди лучших специалистов ГЛИЦ хотел бы отметить лётчиков-испытателей 1-го класса полковников Алексея Пестрикова, Мансура Низамова, Вадима Николаева, инженеров-испытателей капитанов Андрея Топоркова, Андрея Новикова. Это те люди, которые сейчас успешно испытывают новейшую авиационную технику.

– 12 августа Военно-воздушным силам России исполняется 100 лет. Как готовится отметить этот славный юбилей Государственный лётно-испытательный центр в Ахтубинске?

– В этот день ГЛИЦ откроет свои двери для посещения перед жителями Ахтубинска. Для них на нашем аэродроме состоится показ авиационной техники. В качестве почётных гостей к нам на праздник уже приглашены ветераны Центра. К 100-летию отечественной авиации приурочен и выпуск красочного издания «Главный испытательный аэродром. Взгляд сквозь годы». Сигнальный экземпляр этой книги у меня на столе. Благодаря изысканиям авторов этого издания удалось установить, что история нашего Центра начинается не со дня его официального основания в сентябре 1920 года как Опытного аэродрома при Главном управлении Рабоче-крестьянского красного воздушного флота республики, а ещё до революции – с начала испытаний аэропланов в России. Возможно даже, что ГЛИЦ – ровесник Военно-воздушных сил России. И в том не было бы никакого преувеличения. Ведь прежде чем аэроплан поступал в войска, его обязательно поднимал в воздух с опытного аэродрома лётчик-испытатель .

Шамиль ХАЙРУЛЛИН,
«Красная звезда».

На снимках: начальник ГЛИЦ Минобороны РФ Герой России лётчик-испытатель 1-го класса полковник Радик БАРИЕВ; в испытательном полёте.

Фотографии предоставлены командованием ГЛИЦ.

ТОТ ПАМЯТНЫЙ АВГУСТ

Вернуться из самого пекла войны невредимым на «раненом» штурмовике Су-25, уничтожив при этом внушительное количество боевой техники противника и его живой силы, это не только военный успех. Это счастье для родных, близких и самого военного лётчика. Но удача сопутствует только профессионалам.

Наша встреча с командиром авиационного звена лётчиком 1-го класса Героем России майором Иваном Конюховым состоялась на военном аэродроме в Приморско-Ахтарске. В тот день перед началом полётов он принимал зачёт у одного из молодых лётчиков. Не в небе, а пока на земле лейтенант проговаривал вслух свои действия в полёте и отвечал на вопросы командира-инструктора.

...Загорелое лицо майора Конюхова в начале нашей беседы было сосредоточенным и слегка напряжённым. Со временем это улетучилось, и я почувствовал душевное расположение собеседника.

Иван мечтал о небе со второго класса. Дома маленький Ваня составлял табуретки, вставал на них, накрываясь одеялом, и «летал». Однако отец - инженер авиационного завода уговорил Ваню после школы поступать в Даугавпилсское высшее военное авиационное инженерное училище.

Благополучно сдав экзамены, Иван отучился год в инженерном вузе и понял: эта специальность не для него. Отчислившись, послужил солдатом год в Калининграде и после этого поступил в Ейское высшее военное авиационное училище лётчиков.

Окончив училище в 1991 году, распределился слушателем в учебный центр в Таганроге для подготовки на инструктора и через год был направлен в Приморско-Ахтарск (Краснодарский край). Тогда существовала система переподготовки на самолёты истребительно-бомбардировочной авиации Су-17 и МиГ-27 в учебных центрах ВВС, находящихся при лётных училищах.

После распада Советского Союза в Вооружённых Силах новой России началось сокращение авиационных частей. Конюхов стал подыскивать себе новое место службы. Его выбор пал на авиагарнизон Мары-2. Сменив ещё несколько мест службы, в том числе в Забайкалье, он оказывается у себя на родине, в Краснодаре, где 10 лет служит в штурмовом авиационном полку вплоть до его расформирования.

...Когда наступило 8 августа 2008 года и грузинские власти предприняли военную агрессию против народа Южной Осетии, ситуация развивалась молниеносно. Команда перебазироваться на аэродром Будённовска в полк поступила 9 августа.

- Помню, как 8-го числа мы наблюдали за открытием летних Олимпийских игр в Пекине, - рассказывает майор Конюхов. - Только из новостей узнали о том, что в это время происходит в Южной Осетии. Поняли: нашу часть этот конфликт не обойдёт стороной. И приказ на взлёт поступил 9 августа. Наш полк перебазировался в Будённовск.

368-й отдельный штурмовой полк понёс потери. Было утрачено несколько самолётов.

«Одним словом, мы в полной мере осознавали степень риска», - говорит Иван Иванович.

Напряжения добавляло и то обстоятельство, что на Ставрополье ещё не прибыли техники из Краснодара. Ведь по документам только они вправе обслуживать закреплённые за ними самолёты.

11 августа... В 11 ч. 20 мин. майор Иван Конюхов взлетел с будённовского аэродрома и находился в зоне ожидания. Авианаводчик уточнил задачу: обезвредить скопление боевой техники, грузовиков с боеприпасами в районе деревни Земо-Никози под Цхинвалом.

В ходе авианалёта противник потерял шесть танков и три КамАЗа, среди которых, считает Конюхов, был и топливозаправщик. Всё это заполыхало ярким пламенем. Тут же пилот обработал ракетами «зелёнку», чувствуя, что там могут быть грузинские подразделения. Эта его боевая работа позднее была занесена в специальный реестр Минобороны России как наиболее эффективный авиационный удар в сложившейся обстановке.

ВВС РОССИИ – 100 ЛЕТ

Обстреляв цели на допустимой высоте, Конюхов должен был страховать ведомого и прикрывать его, но...

Уже на выводе лётчик почувствовал сильный удар в правый двигатель. Позже при детальном разборе выяснилось, что был применён ПЗРК «Стингер». Авиационные наводчики насчитали 10 пусков таких вражеских ракет. Лишь одна смогла нанести урон «Грачу». И как раз пилотируемому Иваном Конюховым.

В результате попадания все приборы навигационного комплекса выключились, двигатель сначала заглох, а затем загорелся. «Всё, что по инструкции в таких случаях необходимо сделать, я сделал: запустил систему пожаротушения, которая сработала, как часы, и затушила огонь. Казалось, считаные минуты тянутся вечность. Скорость резко упала до 220–230 км/ч, в горизонтальном полёте нужную высоту штурмовик набрать не мог. Уйдя от атак грузинских переносных ЗРК, майор Конюхов оказался над безориентирной местностью и потерял ведомого. «Первое ощущение было схоже с отчаянием, грозный «Грач» был «слеп», ничего не работало, по связи меня никто не слышал», - вспоминает лётчик.

Майора Конюхова в той экстремальной ситуации не подвели знания, полученные ещё курсантом в лётном училище. Потеряв навигационный комплекс в ясную погоду, надлежало ориентироваться по солнцу. Было часов 12 дня, солнышко было ровно на юге, светило мне «в спину», и я пошёл на север. Целый час на одном двигателе летел на аэродром. Датчик показывал аварийный остаток, а лететь ещё следовало не меньше 300 км...» - Конюхов заново переживает ситуацию. Он, оценив всё, решил не катапультироваться.

Кроме прочего, сохранялась опасность столкновения с какой-то из вершин Кавказа. Высоту приходилось постоянно контролировать, вести самолёт аккуратно, чтобы топлива тратилось как можно меньше.

Кое-как Конюхов перевалил через хребет, сваливаясь дважды из-за отсутствия скорости. Ноги становились ватными...

Сначала пункт наведения видел его самолёт, потом ПН замолчал. Нужно было «кровь из носу» пробивать облачность и ориентироваться по земле. Конюхов включает сигнал бедствия, но... безрезультатно. На экранах радара Су-25 попрежнему не было видно. Тем временем стрелка датчика топлива опустилась до предела.

Конюхов вспомнил, что ближайший знакомый аэродром расположен в Моздоке, откуда он не раз совершал боевые вылеты в годы второй чеченской кампании.

Как бы это ни было странно, приземлился майор Конюхов штатно. Ещё бы минута-другая, и топливо было бы израсходовано до конца.

Возвращался в Будённовск Иван Конюхов на обычном рейсовом автобусе. Самолёт для изучения перегнали в Москву. Когда приехал, сказал своим в эскадрилье: «Это вам не Чечня, здесь всё сложнее». И в самом деле, в ходе грузино-югоосетинского конфликта наши ВВС встретили ожесточённое сопротивление агрессора.

Спустя какое-то время командование полка направило в Главный штаб ВВС представление на командира авиационного звена штурмовой эскадрильи майора Ивана Конюхова, в котором говорилось, что за выполнение задач в Северо-Кавказском регионе пилот заслуживает звания Героя Российской Федерации. Указом Президента России это звание Конюхову было присвоено 5 сентября 2008 года. Награду Ивану Ивановичу вскоре вручил в Кремле Дмитрий Медведев. А ещё лётчик - кавалер ордена Мужества. Его мундир украшает и медаль ордена «За заслуги перед Отечеством».

Александр ПИНЧУК,
«Красная звезда».
Фото Юрия МАГАСА
и из архива газеты.

НА МАКСИМАЛЬНЫХ ПАРАМЕТРАХ

Американские авиационные психологи подсчитали: не больше одного процента жителей Земли способны профессионально овладеть навыками управления летательными аппаратами. Из них только семь процентов обладают качествами, позволяющими стать лётчиком-истребителем.

Если бы я познакомился с Максимом Севостьяновым не у кромки лётного поля военного аэродрома, где он в полном пилотском облачении готовился к вылету на разведку погоды, то в этом парне вряд ли с первого взгляда удалось бы увидеть те самые исключительные качества, которые присущи авиаторам XXI века.

Если верить астрологам, даже звёзды, под которыми он родился, в большей степени благоволят таким далёким от неба профессиям, как горняк, фермер, антиквар, политик, часовщик. Но если рассуждать здраво, то не было у Максима иной дороги по жизни. Потому что даже товарищи по эскадрилье, поздравляя молодого отца с новорождённым, определили однозначно:

- С лётчиком, тебя, Витя! Нашего полку истребителей прибыло!

А ещё и потому, что уже годам к десяти он сменил не менее семи авиационных гарнизонов в географическом диапазоне: Кавказ – Верхняя Волга – Забайкалье – Дальний Восток – Камчатка. И гул самолётов, росчерки инверсионных полос в небе были для Максима столь же привычны, как и разговоры в мальчишеском кругу о том, кто и на каких самолётах будет летать во взрослой жизни.

Большинство знакомых мне династийных лётчиков оканчивали то же училище, что и их отцы. Это и есть, наверное, индикация устойчивой профессиональной преемственности. В роду лётчиков Севостьяновых всё сложилось так, что сын после прославленного «гнезда орлят-истребителей» - Армавирского авиационного училища - пошёл и дальше след в след по стопам отца: стал пилотом-инструктором начальной подготовки в учебном авиаполку.

Максим стремился попасть в боевую лётную часть. Перед выпуском даже намекал отцу о своих планах, но тот сделал вид, что намёков не понял и свой авторитетный ресурс к распределению сына подключать не стал. И сегодня командующий войсками 2-го Командования ВВС и ПВО Центрального военного округа генерал-майор Виктор Севостьянов уверен, что служба сына должна и будет складываться автономно от отцовского служебного положения.

«Гуру», который ставит на крыло

Максим не сомневается, что в инструкторы попал по чистой случайности. Но лично я на месте училищного начальства не стал бы оставлять на инструкторской должности абы какого выпускника. Как говорится, себе дороже. Надёжность, как личное качество, у лётчиков становится синонимом профессионализма. И за время учёбы это качество успевает проявиться в каждом будущем пилоте, впрочем, так же, как и его дефицит.

Не успел курсантский дух выветриться из-под лейтенантских погон, как снова пришлось Максиму Севостьянову основательно браться за учёбу. Два месяца теоретической учёбы, специальная медкомиссия, инструкторские сборы, выполнение специальной программы для инструкторов, сдача зачёта на первый инструкторский допуск – и, будь добр, ставь на крыло курсантов. Сами лётчики говорят, что в каждом из них навсегда остаётся очень многое от первого инструктора. Конечно, инструкторы бывают разными. Максиму в этом смысле повезло. Майор Сергей Самокатов стал для него настоящим пилотским «гуру».

- В этом человеке удивительно сочетались внимательность к каждой курсантской личности и жёсткость инструкторского «пресса», который целенаправленно формовал из нас, желторотиков, воздушных бойцов, - вспоминает своего первого инструктора Максим Севостьянов. – Он умел в каждом рассмотреть ростки пилотских качеств и старался взрастить их вместе с обучаемым. Поэтому, наверное, всю нашу курсантскую пятёрку он вывел к профессии достойно.

Уметь летать - одно, а уметь учить летать - совсем другое. Приставка «инструктор» обязывает лётчика не только самому постоянно совершенствоваться в пилотировании, но и из задней кабины передать обучаемому прочную основу науки управляемого полёта. Естественно, что молодой инструктор Севостьянов своих курсантов готовил в полном соответствии с «лётной азбукой Самокатова». И, по всему видать, получалось у него это достаточно хорошо, если на четвёртом году службы он стал заместителем командира учебной эскадрильи. И десятки лётчиков-истребителей считают уже его своим «гуру».

Во время учёбы в академии Максим Севостьянов вернулся к своей курсантской мечте – служить в строевой части истребительной авиации. Он не упускал академической возможности и целенаправленно пополнял багаж знаний об истории, сегодняшнем и завтрашнем днях истребителей. Когда при распределении ему предложили ту же должность, с которой Максим уходил на учёбу, только в истребительной эскадрилье авиабазы Южного военного округа, он не сомневался ни секунды – это и было то, о чём мечтал.

ВВС РОССИИ – 100 ЛЕТ

Ориентиры завтрашнего дня

Служба лётчика-истребителя – это нескончаемая школа. А нынешнее обновление облика военной авиации добавляет во все её уроки интенсивности и глубины, вернее, с учётом лётной специфики – высоты.

После академии гвардии майору Севостьянову снова пришлось учиться. Два месяца переучивания в Липецком авицентре на Су-27 конкретизировали теорию академической науки, позволили познать всю начинку самолёта, как говорится, до винтика. Это помогло потом сдать зачёты по устройству «сушки» в своей части с инженерной уверенностью. Как профессионал, Максим Севостьянов смог по достоинству оценить инструкторские качества «вывозивших» его на учебные полёты заместителя командира авиабазы по воспитательной работе гвардии полковника Алексея Шаталова и командира эскадрильи гвардии подполковника Станислава Коновалова. Впрочем, в «школярах» он долго не летал, и значительно раньше контрольного срока начал принимать поздравления с получением допуска на самостоятельные полёты.

Начало службы лётчика-истребителя Максима Севостьянова в авиачасти постоянной боевой готовности совпало с фазой активного реформирования всей авиабазы. В её авиагруппы и эскадрильи стала поступать новая техника. Были возобновлены полёты по сложным видам авиационной подготовки, в систематическую практику входили групповые манёвренные воздушные бои, дозаправка в воздухе, полёты на малых высотах. Двухсменные полёты стали в эскадрильях обычным делом, чего давно не было. Организация учёбы шла, так сказать, по ориентирам завтрашнего дня, точнее, по положениям новых Курсов боевой подготовки авиации, которые только планировалось ввести в повсеместное действие.

Нагрузки в службе боевой эскадрильи стали для Максима Севостьянова как глоток живительного воздуха после размеренности инструкторской работы. Но легче от этого они не становились.

- Сама атмосфера доброжелательности и сотрудничества в нашем боевом коллективе способствует самореализации каждого специалиста как лётного состава, так и наземных служб, - делится впечатлениями гвардии майор Севостьянов. – Общее дело порождает дух настоящего товарищества. Лично я стопроцентно уверен в каждом лётчике своей эскадрильи и готов с любым из них вылететь на самое трудное задание.

А сложных заданий в эскадрилье становится всё больше и больше. Помимо традиционного боевого дежурства по охране южного неба страны, пилоты авиабазы всё чаще стали летать над просторами Чёрного моря – а это требует уже специфических навыков морского пилота. С получением новых многоцелевых самолётов-истребителей лётчики эскадрильи под командованием гвардии майора Максима Севостьянова с энтузиазмом настоящих профи приступили к более интенсивной отработке задач на полигоне по поражению наземных целей. Ведь и Су-27СМ и Су-30М2 оснащены комплексами, позволяющими применять высокоточное оружие по наземным целям.

Счастье пилота

Не секрет, что профессия лётчика-истребителя требует уникальных навыков, устойчивой психики для преодоления в воздушном бою эмоциональных и физических перегрузок. И если для выполнения боевой задачи экипаж любого рода авиации, кроме истребительной, стремится избежать воздушного боя, то истребитель, напротив, решает свою задачу только в воздушном бою с целью сорвать выполнение боевой задачи противником. Для этого истребитель должен уметь найти противника и навязать ему свою волю, победить. Эти умения закладываются многими и многими часами профессиональной огранки пилотов. Ещё с инструкторских времён в характере Максима Севостьянова укоренился, наверное, даже как-то связанный с его именем, принцип: «Работать на максимальных параметрах». Это когда лётчик стремится к полному использованию потенциала – технического, тактического, интеллектуального, организационного, морально-психологического – системы «самолёт-пилот».

Мне довелось наблюдать, как в компьютерном классе подготовки к полётам командир авиаэскадрильи лётчик 1-го класса гвардии майор Максим Севостьянов проводит тест-контроль по знанию лётчиками ТТХ самолётов, задействованных на плановых полётах, и по действиям в особых случаях полёта. В эти минуты он был очень похож на озабоченного знаниями своих подопечных школьного учителя. Позже, во время занятий на симуляторе Су-30М2, он уже больше напоминал энергичного спортивного тренера, моделируя нештатную ситуацию для экипажа в составе гвардии майора Евгения Матвиенко и гвардии старшего лейтенанта Владимира Елисеева. Командир эскадрильи точными вводными и своевременными комментариями целеустремлённо помогал своим лётчикам закреплять алгоритм скорейшего принятия решений и моторику действий в полётах различной сложности.

Лётно-тактическое учение эскадрильи Максима Севостьянова в этом году проводилось с аэродрома временного базирования методом одиночных и групповых воздушных дуэлей с коллегами авиагруппы, летающей на МиГах. Как признаются сами пилоты, работёнка была жаркая. Инициативы в небе никто не хотел уступать. В скоротечных воздушных боях на сверхзвуковых скоростях «сушки», с их инновационной начинкой, преданно реализовали мысль и волю пилотов. Ведение воздушного боя самим командиром эскадрильи руководитель учения охарактеризовал как хорошо выверенную «домашнюю заготовку» с удачными экспромтами в выборе позиций и манёвра по вертикали. А после ЛТУ эскадрилья Севостьянова начала подготовку к авиапараду в честь 100-летия ВВС России. Если вам, уважаемый читатель, доведётся увидеть в небе юбилейную цифру 100, состоящую из серебристых самолётов, знайте: единичку в ней будут «выписывать» командир эскадрильи и его пилоты.

Потомственный лётчик-истребитель Максим Севостьянов много раз испытал несравненное вдохновение полёта, которое становится приворотной силой, влекущей лётчика в небо снова и снова. Я как-то спросил его, что такое пилотское счастье? Чуть задумавшись, Максим ответил: «Пожалуй, это первый полёт на новом самолёте». «А тогда что такое несчастье?», - снова спросил я. «Отсутствие возможности летать!», - без малейшего раздумья сказал он. Так пусть же пилотское счастье его не покинет!

Владимир СОСНИЦКИЙ,
«Красная звезда».
Фото автора.

ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА ПОД ЛОПАСТЯМИ

По крайней мере, в начале 2000-х годов было именно так: если на госпитальную площадку Ханкалы неожиданно заходил военно-транспортный вертолёт, значит, борт доставил военнослужащих, нуждающихся в экстренной медицинской помощи. К приземляющейся винтокрылой машине немедленно устремлялась «дежурка» с группой военврачей. Случалось, первую медпомощь специалисты госпиталя начинали оказывать прямо на борту Ми-8.

- Так произошло и в день моей первой служебной командировки в район проведения специальных операций против северокавказских бандформирований, - вспоминает лётчик 1-го класса полковник Виктор Деляев. - Свой Ми-8 я с ходу посадил на площадку. Открыли бортовую дверь. Передали подоспевшим медикам первого из раненых бойцов из состава разведгруппы, нарвавшейся на банду боевиков, превосходивших разведчиков по численности в несколько раз… В отношении второго получившего тяжёлое ранение бойца кто-то из медиков обронил: «А этого уже не к нам…»

Виктор Деляев родился в Бухаре. В среднеазиатскую республику бывшего СССР его предки были эвакуированы ещё в годы Великой Отечественной войны. И впоследствии там и обосновались.

- Мы жили по соседству с вертолётным гарнизоном, - поясняет Виктор Алексеевич. - Я почти каждый день наблюдал, как красивые и внешне грозные Ми-24 не спеша взлетали над площадками, затем быстро уходили в направлении госграницы. Спустя время возвращались, также спокойно заходя на посадку, как бы оставляя мне время ещё раз их рассмотреть. Это захватывало воображение, будило героические фантазии. И однажды, наверное в выпускном классе, я вдруг поймал себя на мысли: «Вот бы чем я хотел заниматься - управлять боевым вертолётом...»

В 1983 году такую возможность Виктору Деляеву предоставило Сызранское высшее военное авиационное училище лётчиков. Правда, с небольшой корректировкой. Его группа обучения специализировалась на вертолётах военно-транспортной авиации. Что, впрочем, курсанта Деляева не сильно разочаровало. Ведь его Ми-8 - машина тоже боевого профиля. В этом Виктор Алексеевич Деляев за годы офицерской службы убеждался много десятков раз.

По распределению лейтенанту Деляеву выпала дорога в Туркестанский военный округ. Кто служил в то время, знает: оказаться в Турк-ВО, значит, непременно побывать «за речкой». Для армейской молодёжи поясним: «за речкой» - значит, в Афганистане. Так, собственно, и вышло. Став членом экипажа Ми-8МТ, лётчик-штурман лейтенант Деляев свой первый боевой вылет в Афганистан совершил уже в 1988 году. За ним последовали второй, третий... сотый и двухсотый вылеты. В основе своей это были челночные рейсы по перегонке авиационной техники, переброске личного состава, боеприпасов и вооружения, нередко экипаж работал в интересах усиления боевых групп.

В Афганистане вертолётчикам довольно часто приходилось садиться на ограниченные площадки в горах, работать «при перегрузе», при высоких температурах наружного воздуха и атмосферной разряженности, заметно снижающих мощность тяги вертолёта. И это была лишь часть специфических сложностей. Кроме прочего, в обязанности лётчика-штурмана входили отработка маршрутов следования, подбор и выбор площадок приземления, учёт постоянной смены направления горных ветров, ориентирование в условиях горной и пустынной местности, где практически не было наземных «визуальных точек привязки».

- Наверно, мне везло, - рассуждает полковник Деляев. - За всё то время нас обходили стороной аварийные ситуации, не довелось испытать жёстких переделок, даже когда работали в интересах планового вывода войск на Родину.

Этого не скажешь о последующих командировках Виктора Деляева в Северо-Кавказский регион, где продолжались спецмероприятия по выявлению и уничтожению мест базирования вооружённых бандитских формирований. С 2000 по 2010 год таких встреч с неспокойным Кавказом у вертолётчика Деляева было три. Самая первая - в 2000-м. Он был уже майором, командовал звеном. Львиная доля решаемых вертолётчиками задач касалась переброски групп спецназа в районы проведения мероприятий, высадки авиадесанта, уничтожения обнаруженных схронов боевиков в горно-лесистой местности и эвакуации раненых военнослужащих.

Кстати, эпизод, давший начало нашему рассказу о полковнике Викторе Деляеве, произошёл с ним в самой первой командировке в Чеченскую Республику.

- Я только посадил свой борт на площадке в районе населённого пункта Автуры, как поступила новая задача: обеспечить эвакуацию разведгруппы, нарвавшейся на банду боевиков, превышавшую разведчиков по численности в несколько раз, - вспоминает Виктор Алексеевич. - Проще говоря, против наших двенадцати бойцов выступило около полусотни хорошо вооружённых бандитов. Перевес в пользу противника существенный. К тому же в ходе скоротечного боя у разведчиков появились потери - двое раненых, один без сознания.

Фото автора.

Уже в воздухе Деляев связался по радио с командиром разведчиков. Тот дал более точные координаты группы, сообщил, что, сдерживая наседавших боевиков, разведчики выходят к горной реке.

- Плохо было то, что местность для вертолётного манёвра оказалась там пригодной - лесное предгорье, - продолжает рассказ Виктор Алексеевич. - В первом пролёте над указанным квадратом я вновь связался с разведчиками. Попросил их обозначить своё присутствие на местности дымами и за это... чуть не поплатился.

Увидев запрошенные дымы, майор Деляев направил вертолёт к ближайшей более-менее приемлемой площадке для посадки на плёсе речушки. И вдруг при снижении понял: его встречают... боевики. Как оказалось, бандиты воспользовались данными радиопереговоров пилота с разведчиками, плотным огнём вынудили бойцов спецгруппы форсировать водный поток, а сами, применив цветодымы, выдали себя за разведчиков.

От расстрела в упор снижавшийся Ми-8 спасли отменная реакция Деляева и его пилотажный опыт. Вертолёт резко отвернул в сторону реки, уходя прочь с набором высоты.

- Если бы не пара прикрывавших нас Ми-24, - рассуждает Деляев, - вряд ли бы нам удалось вытянуть тот неожиданный вираж, настолько плотен был огонь боевиков вдогонку. К счастью, прицельную атаку бандитов вовремя прервал шквал огня «двадцатьчетвёрок». Оставив несколько трупов на берегу, боевики вернулись в лесополосу. Но огня по закрепившимся на местности разведчикам не ослабили.

Выполнив разворот, Виктор Деляев сообщил ведущему сопровождения, что всё же намерен выполнить посадку, чтобы забрать бойцов спецгруппы. Он и место подходящее уже приметил.

Тем самым местом оказалась ничтожно малая поляна среди высокорослого смешанного леса. Сверху, по словам Деляева, площадка приземления больше походила на колодец - небольшое отклонение в одну из сторон - и лопасти винтокрылой боевой машины стали бы «рубить стволы». Но иного варианта не было. Да и разведчикам до поляны - один бросок.

В момент посадки в эфире отозвался ведущий сопровождения. «Ми-двадцатьчетвёрки» предупреждали: боекомплект на исходе.

«Восьмёрка» филигранно села на дно лесного «колодца». Под прикрытием огня товарищей в салон вертолёта втянули носилки с тяжелораненым. Второй боец с пулевым ранением в ногу как-то сам (при полной экипировке и под градом пуль вслед) допрыгал до вертолёта. Загрузились. Взлетели. В ту же секунду под днищем Ми-8 дно «колодца» покрылось разрывами гранатомётных выстрелов. Ещё бы секунды задержки - и...

Стараясь перекричать гул вертолётного двигателя, майор Деляев внушал одному из встретивших борт ханкалинских военврачей, что доставленный им тяжелораненый разведчик не мог «вот так сразу» умереть, что он живой! Своим напором он буквально вынудил медика ещё раз осмотреть бойца и... воспрянул духом, когда тот, задержав пальцы на шейной артерии не подающего внешних признаков жизни военнослужащего, произнёс: «Есть пульс!» А несколько недель спустя тот же ханкалинский медик, вновь столкнувшись на госпитальной вертолётной площадке с Деляевым, сообщил майору: «Ваш разведчик выжил! Просил адрес узнать». И действительно, впоследствии переслал записку со словами благодарности.

- Такими экстремальными моментами, - поясняет собеседник, - у нас был наполнен чуть ли не каждый день служебной кавказской командировки. Хотите, ещё расскажу? ...Десантники нарвались на минное поле. Один из них пострадал. Требовалась срочная эвакуация... Но погода в тот день, как назло, выдалась хуже не придумаешь. В горах - сплошной туман. Ветер был, но просветы появлялись ненадолго.

В такие минутные промежутки Деляев выполнил уже четыре прохода с разных сторон от площадки возможного приземления - хотел хотя бы приблизительно понять, как выглядит участок и насколько он удобен для «восьмёрки». А тут ещё гул вертолёта привлёк интерес боевиков. Стреляют на звук, и вновь попадают сволочи. Фюзеляж зиял рядом пробоин.

Лишь с пятого захода горный карниз слегка приоткрылся. Но и той пары минут майору Деляеву хватило, чтобы зайти на посадку. И вновь вокруг молочного цвета пелена. Грузились практически на ощупь.

- Уходить пришлось обратным курсом, - рассказывает полковник Деляев. - Взлетел, на месте развернул машину на 180 градусов - и назад в кромешном «молоке» по той же траектории, как и заходил на цель.

По итогам той командировки командир вертолётного звена майор Виктор Деляев был удостоен ордена Мужества. Затем были ещё служебные «визиты» на Кавказ - в 2003 и 2009 годах. По напряжённости они ничем не отличались от работы в 2000 году.

- А в некоторых моментах, - добавляет Виктор Деляев, - напряжение даже возросло. Например, в 2003 году чуть ли не весь срок командировки мы работали, «прижимаясь к земле». Всё потому, что боевики стали гораздо активнее применять по воздушным целям ПЗРК. Причём к опасным для полётов можно было относить любой район Чечни.

В той обстановке у армейских вертолётчиков оставался лишь один выход - выполнять полёты на предельно малых высотах. Полёт на скорости с огибанием рельефа местности, над руслами горных рек и в ущельях позволял сократить период пребывания винтокрылой машины в поле прицеливания. Но только вертолётчикам известно, каких усилий от них требовали скоростные манёвры на высотах, не превышающих 10 метров от поверхности земли.

В 2009-м подобной игры в «воздушную рулетку» уже не было, как и не стало в регионе массовых бандформирований. Это уже были малочисленные бандитские группы, избравшие тактику «партизанщины». Однако героический труд представителей силовых структур, занимавшихся искоренением бандитского подполья, легче от того не становился. Потому и третий по счёту «поход» на Кавказ для Виктора Деляева оказался сродни первым двум. По его итогам вертолётчик был удостоен медали Нестерова.

В череде столь напряжённых служебных командировок Виктора Деляева были отчасти и щадящие моменты. К примеру, в 2006 году ему довелось принять участие в южносуданской миротворческой миссии.

- В тот год в рамках участия в миротворческих миссиях ООН Российская Федерация размещала в Судане свою авиационную группу. В её состав я вошёл как-то... спонтанно. Всё потому, что не имею привычки отказываться от предлагаемых задач. Когда меня спросили: «Поедешь?», не задумываясь, ответил: «Конечно».

Предложенная офицеру в составе контингента должность оказалась не совсем профильной - заместитель командира группы по воспитательной работе. Но это не была, как могло показаться на первый взгляд, кабинетная должность. На деле в авиагруппе летали все - руководящий состав контингента занимал места командиров вертолётных экипажей в период отдыха основного лётного состава.

Второй раз там же, в Южном Судане, полковник Деляев оказался пять лет спустя, в декабре 2011 года. Правда, уже в новом качестве, приняв на себя обязанности командира российской авиагруппы.

- Несмотря на пятилетний перерыв между двумя африканскими командировками, особой разницы в условиях выполнения миссионных задач я не заметил, - отмечает в ходе беседы Виктор Алексеевич. - Как и прежде, занимались обеспечением поисково-спасательных работ, эвакуировали пострадавших, нуждавшихся в срочной медицинской помощи, доставляли в труднодоступные районы гуманитарные грузы, в интересах наблюдателей ООН осуществляли воздушное патрулирование. Не стало меньше случаев обстрелов наших вертолётов из стрелкового оружия. Особенно в тех регионах, где сохранилось вооружённое противостояние местных противоборствующих сторон.

В СМИ не раз утверждалось, что вертолётчики российского контингента всегда были на лучшем счету у наблюдателей ООН в Судане, и даже говорили, что «русские берутся за решение самых проблемных задач, от выполнения которых отказались все их иностранные коллеги».

- Хвалиться, конечно, не стоит, но на самом деле всё было именно так. Например, нам доводилось вызволять представителей ООН с территории лагерей, внезапно оказавшихся в зонах огневого противостояния. Случалось, невзирая на сложные погодные условия, перевозили больных, нуждавшихся в экстренной медицинской помощи. Доставляли гуманитарные грузы в районы, считающиеся непригодными для полётов малой авиации.

В конце марта этого года, вернувшись в Екатеринбург, лётчик 1-го класса Виктор Деляев приступил к исполнению своих непосредственных служебных обязанностей в качестве старшего лётчика-инспектора отдела боевой подготовки и боевого применения армейской авиации 2-го командования ВВС и ПВО Центрального военного округа. На вопрос, не угнетает ли штабная должность лётчика-практика, имеющего общий налёт свыше 2.700 часов, из которых более 800 - в рамках спецкомандировок, Виктор Алексеевич дипломатично ответил:

- Летать, конечно, хочется. Но и в штабах тоже кто-то должен служить. Практический опыт надо не только накапливать, но и, обобщая, распространять среди молодых коллег по цеху. Чем в том числе я и занимаюсь.

Юрий БЕЛОУСОВ,
«Красная звезда».

ВВС РОССИИ – 100 ЛЕТ

ПАЛУБНИКИ

Отдельный корабельный истребительный авиационный полк имени дважды Героя Советского Союза Б.Ф. Сафонова – гордость не только морской авиации Северного флота, но и Военно-воздушных сил России в целом. Это единственное в России лётное подразделение истребителей совершает полёты с палубы авианесущего крейсера. Об уникальности такой военной специальности свидетельствует то, что представителей этой профессии в нашей стране сегодня меньше, чем космонавтов. Пилоты авиаполка, базирующегося в отдалённом гарнизоне Заполярья, отличаются высоким мастерством и искренней преданностью своему делу.

Для палубных лётчиков самое важное мероприятие боевой подготовки, подводящее итог боевой учёбы за год, - это дальний поход в Средиземное море на тяжёлом авианесущем крейсере «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов». Именно поэтому командир отдельного корабельного истребительного авиационного полка морской авиации СФ полковник Евгений Кузнецов рассказ о достижениях своей части начал с упоминания о боевой службе, длившейся с декабря 2011-го до середины февраля 2012 года.

- В этот раз в дальнем походе мы выполняли очень важную задачу – готовили молодых лётчиков к полётам с палубы корабля, - с чувством нескрываемой гордости рассказывал полковник Кузнецов. – Полковник Олег Костяной, майор Андрей Пестов, капитаны Станислав Авдин и Вячеслав Лунин совершили полёты над Средиземным морем, безукоризненно выполнив посадки на авианосец. Задача усложнялась тем, что полёты проходили в отдалённых районах Мирового океана. Наши пилоты приобрели бесценный опыт действий вдали от аэродрома постоянного базирования и привычных районов. Летали с достоинством и явным удовольствием, летали много, часто, в сложных гидрометеорологических условиях.

Как рассказали имеющие опыт боевых служб лётчики, в этот раз метеоусловия в Средиземном море были сложнее обычных. Практически постоянно штормило, сила ветра достигала 20 метров в секунду.

- Качка осложняла выдерживание параметров полёта по глиссаде при заходе на посадку, - констатировал полковник Кузнецов. - Однако мы провели максимальное количество лётных смен, лётчики блестяще справились с поставленной перед ними задачей. Каждый сделал более 10 полётов над Средиземным морем, а некоторые и по 15.

В летний период обучения группа пилотов восстановила лётные навыки. Среди них и командир звена подполковник Сергей Лучников. В 2005 году он впервые выполнил посадку на авианосец на учебном самолёте Су-25УТГ, а в августе 2010-го сел на корабль уже на боевом истребителе Су-33. На сегодня у него 30 посадок.

Рассказывая о своих подчинённых, командир полка полковник Евгений Кузнецов особое внимание уделил отбору кандидатов в палубную авиацию. Командование морской авиации Северного флота само занимается поиском одарённых выпускников авиационных училищ, обладающих высокими лётными качествами. Для привлечения талантливой молодёжи используются различные каналы: через коллег-сослуживцев, перешедших на преподавательскую работу, по рекомендации руководства вузов, совету авторитетных лётчиков.

- Мы стараемся брать молодых пилотов сразу после окончания авиационного училища и принимаем только такого выпускника, который сам хочет быть лётчиком палубной авиации, - пояснил Евгений Викторович. – Полёты у нас очень опасны, поэтому против воли никого к нам не направляют. Выбор человек должен сделать сам и всей душой полюбить своё дело.

Полковник Кузнецов командует полком с 2009 года, сменив на этой должности Героя России полковника Игоря Матковского, который был назначен начальником отдела боевой подготовки морской авиации Северного флота. На боевой службе 2011–2012 годов Евгений Викторович впервые руководил авиагруппой, находясь при этом в оперативном подчинении командира корабля. Занимаясь в походе подготовкой молодых лётчиков, полковник Кузнецов сам совершил более 10 посадок на авианосец, приблизив результат личных достижений к 160 посадкам на корабль.

Сегодня самые молодые среди состоявшихся лётчиков палубной авиации - капитаны Станислав Авдин и Вячеслав Лунин, им по 28 лет. Самый старший – подполковник Сергей Лучников, ему 35. А всего несколько лет назад средний возраст палубников превышал 40-летний рубеж. Сейчас же за счёт интенсивной подготовки молодых пилотов контингент заметно помолодел.

Ждут авиаторы пополнения и в этом году. После расформирования авиационных училищ в связи с укрупнением учреждений военного образования подготовкой новых кадров для морской авиации будет заниматься Военно-учебный научный центр «Военно-воздушная академия им. профессора Н.Е. Жуковского и Ю. А. Гагарина». Академия создана в Воронеже распоряжением Правительства РФ в апреле 2012 года на базе Военного авиационного инженерного университета путём слияния нескольких учебных заведений. Уже известно, что вскоре два выпускника университета пополнят ряды уникального полка морской истребительной авиации Северного флота.

Что же касается практической подготовки молодых пилотов, то она начинается сразу после окончания военного вуза. Офицер вскоре после прибытия в полк отправляется в Центр переучивания и подготовки лётного состава в Ейск. Кстати, сейчас там находится заместитель командира полка по лётной подготовке подполковник Сергей Устюхин с группой лётчиков, которые приобретают лётные навыки пока на самолётах Л-39. Срок переподготовки молодых специалистов различен, он зависит от задач, стоящих перед полком. После завершения обучения в Ейске пилоты возвращаются в Североморск-3 и начинают осваивать учебные, а затем и боевые самолёты, совершая полёты над Баренцевым и Белым морями.

Большие надежды вселяет строительство в Ейске Центра боевого применения и подготовки лётного состава, который создаётся с учётом развития Вооружённых Сил России в новом формате. Там же, в Ейске, строится новый тренажёрный комплекс НИТКА для лётчиков-палубников. Уже сооружён трамплин, вскоре начнётся монтаж под землёй тормозных машин. Затем специалисты приступят к испытанию тренажёра и последующему вводу его в строй. Такая оснащённость наземными средствами позволит интенсивнее готовить начинающих пилотов-палубников. Отметим, что даже опытного лётчика необходимо обучать заново, чтобы допустить его к посадке на авианосец.

Учиться пилотажному мастерству молодые пилоты будут у виртуозов палубной авиации лётчиков-снайперов первого заместителя командира полка подполковника Павла Подгузова, заместителя командира по лётной подготовке подполковника Сергея Устюхина. Свой опыт передаёт начинающим лётчикам и командир эскадрильи подполковник Николай Дериглазов.

Многие годы службы Подгузов, Устюхин и Дериглазов посвятили любимому делу и намерены дальше летать, следуя известному высказыванию легендарного лётчика Героя Советского Союза Валерия Чкалова: пока глаза видят землю, а руки держат штурвал.

Безусловно, самым большим опытом пилотирования обладает командир полка полковник Евгений Кузнецов.

- Палубную авиацию среди других направлений я выбрал ещё лейтенантом. Почему – не знаю, это как женщину в спутницы выбираешь: не знаешь, почему именно эту, но любишь всей душой. Вот и я влюбился в палубную авиацию на всю жизнь, - признался Евгений Викторович.

Окончив в 1987 году Борисоглебское высшее военное авиационное училище лётчиков им. В.П. Чкалова, Евгений Кузнецов прибыл по распределению на Тихоокеанский флот, но легендарный лётчик Тимур Апакидзе предложил ему перевестись в корабельный истребительный полк, базировавшийся в Саки.

На Северном флоте Евгений Кузнецов оказался в 1992 году, после того как вместе с 16 лётчиками Центра подготовки Саки решил направить свои знания и профессионализм на дальнейшее развитие российской школы палубной авиации.

ВВС РОССИИ – 100 ЛЕТ

- Моими учителями были Тимур Автандилович Апакидзе, Игорь Сергеевич Кожин, Сергей Геннадьевич Рассказов. Теперь я стараюсь их опыт, их наставления передать лётчикам, которые идут за мной, - сказал Евгений Викторович.

В этом году взлёты с палубы корабля и посадки освоят старший лейтенант Алексей Битюк и майор Виктор Томбак. Год назад из-за ограниченного моторесурса их не удалось подготовить к полётам с авианесущего крейсера, теперь же командование полка намерено исправить ситуацию.

На вопрос о наградах Евгений Викторович ответил просто: «Главная награда для нас – это полёты». Личный вклад в развитие палубной авиации и освоение новой авиационной техники в особо опасных условиях полковника Кузнецова отмечен весомо - двумя орденами Мужества. Причём первый из них Кузнецов получил в 1995 году за посадку на крейсер «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов» первой десятки наших лётчиков-палубников.

По итогам боевой службы 2011–2012 годов решением командования Северного флота группа лётчиков-палубников представлена к государственным наградам. За заслуги в укреплении обороноспособности страны и высокие личные показатели в служебной деятельности командир отдельного корабельного истребительного авиационного полка морской авиации Северного флота полковник Евгений Кузнецов и командир эскадрильи подполковник Николай Дериглазов представлены к медали ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени. Вклад в развитие палубной авиации командиров авиационных звеньев майоров Вячеслава Лунина и Андрея Пестова отмечен медалью Нестерова.

Лётчики Северного флота не останавливаются на достигнутом и с нетерпением ждут поступления новой техники. У авиачасти палубной авиации наметилась хорошая перспектива перевооружиться на самолёт МиГ-29К. Планируется, что в этом году палубники поедут на переучивание, а со следующего года начнут осваивать новую технику.

Сейчас на базе авиаполка проводят полёты лётчики-испытатели 929-го Государственного лётного испытательного центра, который находится в Ахтубинске. Военные лётчики-испытатели будут опробовать новое воздушное судно и затем разрабатывать инструкцию для эксплуатации её палубниками.

Известно, что самолёты МиГ-29К поступят как учебные, так и боевые. От нынешних истребителей они отличаются возможностью применения оружия «воздух–поверхность», «воздух–корабль». Важно отметить, что новый самолёт будет способен наносить удары, поражать надводные и наземные цели, а это очень заметный шаг вперёд.

Пока шла наша беседа, в полк прибыл начальник отдела боевой подготовки морской авиации Северного флота Герой России полковник Игорь Матковский и до начала тренировочных полётов рассказал об уровне подготовки палубников и ближайших планах боевой учёбы.

- Сейчас лётный состав находится в хорошей форме и при определённой подготовке и регулярности полётов мы успешно выполним все задачи, - считает Игорь Феоктистович. – В августе запланирован выход крейсера «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов» в Баренцево море, где мы за август–сентябрь постараемся восстановить лётный состав и подготовить молодую смену к самостоятельным полётам.

В этот день капризная погода северного лета не подвела, и пилоты смогли в полном объёме выполнить полётные задания. В небо поднимались как асы морской авиации, так и молодые пилоты. Лётчики с опытом выполняли перехват воздушной цели, вели воздушный бой.

Покидая вечером гарнизон авиаторов, я поинтересовалась у командира полка, что он считает неприемлемым для лётчиков палубной авиации.

- У нас самый страшный грех – это равнодушие, - сразу и твёрдо ответил Евгений Викторович. – Уверяю вас, что человек, которому всё равно, где летать, на каком самолёте, здесь не задержится. Считаю непровержимой аксиомой: равнодушный с палубы не летает.

После наблюдения за красивейшим действием в небе невольно задаюсь вопросом: «А как определить способность человека к полётам с авианосца?»

- Это определяется не сразу, - пояснил Евгений Викторович. - Во-первых, анализируются результаты профессионально-психологического отбора. Во-вторых, рассматриваются характеристики, составленные инструкторами, которые летали с молодыми пилотами ещё в училище и могут довольно точно определить, способен ли человек выполнять сложные задачи в море. Затем мы оцениваем человеческие качества кандидата, выясняем, что человеку надо от жизни, какие цели он перед собой ставит. Важно учесть все аспекты. Ведь, как говорил в своё время Тимур Автандилович Апакидзе, в мире пока ничего опаснее не придумали, чем полёты с авианосца.

Несмотря на опасности и сложности службы, лётчики палубной авиации всякий раз испытывают радость от успешно выполненного задания.

- Приходит осознание, что такие взлёты и посадки по плечу только избранным, а это накладывает колоссальную ответственность, - подчеркнул командир полка. – Для всех палубников стимулом служит именно сложность решаемых задач: чем сложнее испытание, тем больше удовлетворение собой. В этом смысл жизни каждого, кто не жаждет покоя.

Ольга ВОРОБЬЁВА,
«Красная звезда».

На снимках: командир полка полковник Евгений КУЗНЕЦОВ только что вернулся после выполнения тренировочных полётов; взлёт с палубы ТАВКР «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов».

Фото автора
и Сергея ФЕДЮНИНА.

НАДЁЖНОЕ ПЛЕЧО

На празднике в подмосковном Жуковском, посвящённом столетию отечественных Военно-воздушных сил, своё мастерство продемонстрируют и авиаторы ДОСААФ России. Праздничный настрой перед воздушной частью авиашоу создадут красочными прыжками с флагами спортсмены-парашютисты авиационного учебного центра «Аэроград Коломна». Каждый день в программе запланированы выступления пилотажной группы «Русь» ДОСААФ. Безусловно, в памяти зрителей надолго останутся фигуры пилотажа на вертолёте Ми-2 в исполнении начальника Центрального аэроклуба имени В.П. Чкалова ДОСААФ Гарри Георкова и многократной чемпионки мира Светланы Капаниной на самолёте Су-31.

Но авиация Оборонного общества – это не только праздники, авиашоу, спортивные состязания, чемпионаты мира и Европы. Это прежде всего люди, преданные своему делу, и, конечно, техника, всё настоятельнее требующая ремонта, а порой и замены.

В ДОСААФ эксплуатируется более 20 типов летательных аппаратов. На сегодня списочный состав авиационной техники составляет примерно 1.100 единиц. В России действуют более 100 аэроклубов, каждый из которых, по мнению заместителя председателя ДОСААФ по авиации и спортивной работе Виктора Чернова, должен иметь 10 самолётов.

Нынешнее состояние авиатехники отвечает установленным требованиям (техническая исправность) только на 50 процентов. Средний же возраст самолётов превышает 20 лет. Поэтому в течение ближайших пяти лет авиапарк Оборонного общества должен быть обновлён. Это обновление началось в 2011 году, когда ДОСААФ приняло 15 самолётов Л-410 и 35 вертолётов различной степени лётной готовности от Министерства обороны РФ.

- Впервые за многие годы мы направляем в авиационные организации летательные аппараты и парашютную технику. Подчёркиваю, впервые, - говорит Виктор Чернов. - Это позволит укомплектовывать авиационной техникой наш Центральный аэроклуб, на базе которого тренируется сборная команда страны по самолётному спорту. Наши спортсмены также проводят тренировки на аэродроме Дракино под Серпуховом и подмосковном аэродроме Ступино.

Что же касается допризывной подготовки, то Оборонное общество может готовить специалистов и для ВДВ, и для ВВС. В недалёком прошлом (до 2006 года) ряд авиационных организаций ДОСААФ, в частности Вяземский авиационный учебный центр, выполнял задачи в интересах Минобороны. В Вязьме готовили лётный состав по программе повышения классной квалификации.

- Мы рассчитываем, что по мере актуализации проблем подготовки допризывной молодёжи к службе в армии такие задачи перед ДОСААФ будут поставлены, - отмечает Виктор Чернов. - Новый облик армии подразумевает службу по призыву в течение одного года. Это накладывает более высокие требования к призывному контингенту, направляемому в войска. При таком сроке службы по призыву Вооружённые Силы не могут и не должны готовить специалистов непосредственно в войсках. На это просто нет времени. Я думаю, что объём задач, которые решает ДОСААФ по подготовке допризывников, будет возрастать. Могу ответственно заявить, что авиационный комплекс общества готов к их решению.

Структура авиационного комплекса ДОСААФ – это авиационные организации, аэроклубы, два авиационных ремонтных завода – один в подмосковной Балашихе, другой в городе Шахты Ростовской области.

С прицелом на будущее сейчас формируются перспективные структуры. Уже реализован пилотный проект авиационного учебного центра на базе аэроклуба «Аэроград Коломна». Сеть таких учебных центров будет расти и развиваться.

В настоящее время на территории России ДОСААФ имеет чуть более 100 авиационных организаций. В обозримом будущем их станет меньше. Но не из-за расформирования, а за счёт укрупнения, совмещение – построение «большой формации» с участием более 200 человек. Рекорд России зафиксирован на базе аэроклуба ДОСААФ «Аэроград Коломна».

Всё это свидетельство начала роста, развития. И ещё один, возможно, самый важный показатель – впервые за долгие годы в ДОСААФ пошла молодёжь, которая с удовольствием занимается авиационными видами спорта, хочет получить интересную авиационную профессию.

Активно взаимодействуя с распорядителями региональных бюджетов, организации Оборонного общества создают лагеря военно-патриотического воспитания. На лагерных сборах в течение месяца юноши и девушки проходят военно-историческую, страноведческую и парашютную подготовку. По окончании совершают 2–3 прыжка с парашютом. Это важное направление военно-патриотической работы, которое будет развиваться. Параллельно ДОСААФ решает важную социальную задачу по программе «Трудный подросток». Статистика убеждает, что до 90 процентов трудных подростков, которые имели приводы в полицию, проблемы с законом, после занятий в аэроклубах в прежнюю неблагополучную среду не возвращаются. Именно из таких ребят, как показывает практика, нередко вырастают выдающиеся спортсмены.

ВВС РОССИИ – 100 ЛЕТ

В числе проблем, с которыми ДОСААФ сталкивается постоянно, на первом месте, безусловно, финансирование. Поэтому сегодня приоритетной становится финансово-экономическая стабильность организаций. Вторая проблема – кадровая. Многие люди работают в авиационных организациях ДОСААФ ещё с советских времён. Оборонное общество нуждается в молодых, перспективных профессионалах.

При подготовке кадров для авиационных организаций ставка делается на молодёжь. Молодой человек получает необходимые теоретические знания, налёт. Затем ему присваивается квалификация пилота, после чего его зачисляют в штат на должность лётчика авиационной организации ДОСААФ.

Недавно Оборонное общество начало подготовку гражданских пилотов по нормативам Росавиации. Организации, получившие соответствующие лицензии, после теоретического курса и лётной подготовки в объёме 42 лётных часов выдают пилотские свидетельства. Масштабы этой работы будут только расти. Будущие пилоты сегодня охотно идут в авиационно-учебные центры ДОСААФ.

Говоря об аэродромной сети, Виктор Чернов напоминает, что она складывалась десятилетиями. В ДОСААФ свыше 100 аэродромов, отдельных площадок и т.д.

- В большинстве случаев земля под аэродромами находится в бессрочном безвозмездном пользовании, - отмечает он. - В отдельных регионах, конечно, есть серьёзные проблемы по налоговым взаимоотношениям как на местном, так и на федеральном уровне. В ряде случаев чиновники не принимают во внимание важность решаемых социальных и даже государственных задач. Они подчас облагают наши организации непомерными налогами, которые фактически душат авиационную деятельность. Мы эту ситуацию постепенно выправляем, ориентируясь на Земельный кодекс, который вступил в силу с 1 января 2012 года. По большинству аэродромов принимаются решения о переоформлении земель. Там, где находим инвесторов, запускаем совместные проекты, в отдельных случаях ставим вопрос о выкупе земельных участков. Это создаёт необходимые предпосылки для привлечения инвестиций. Во что инвестируем? В совершенствование инфраструктуры – создание полос с искусственным покрытием, рулёжных дорожек, ангаров, строительство гостиниц...

Возвращаясь в разговоре к главному – к людям, заместитель председателя ДОСААФ по авиации и спортивной работе старается не выделять персоналий. Но несколько фамилий и организаций, которые действительно являются маяками авиации ДОСААФ, не упомянуть нельзя.

Это в первую очередь «Аэроград Коломна», которым руководит Роман Леднёв, Мензелинский филиал Центрального аэроклуба Татарстана, которым фактически руководит Сергей Серендеев. В числе лучших созданный в 2011 году Сибирский парашютный клуб, возглавляемый Андреем Барабашем, Самарский аэроклуб под началом Геннадия Черковского и, конечно же, Центральный аэроклуб, где начальником Гарри Георков. Вот те, кто сегодня особенно эффективно решает практические задачи.

Особо стоит отметить организацию в городе Куртамыш Курганской области. Территориально и административно она привязана к районному центру с населением менее 20 тысяч человек. Понятно, что у местной организации ДОСААФ, мягко говоря, не такие возможности, как у тех, кто базируется вблизи мегаполисов. Однако это не мешает руководству аэроклуба успешно решать задачи как военно-патриотического воспитания, так и чисто экономические. Возглавляет организацию Александр Стенников.

Заместитель председателя ДОСААФ Виктор Чернов уверен, что перспективы у авиации ДОСААФ благоприятные. Он выделяет следующие направления её развития. Это развитие авиационно-технических видов спорта, увеличение масштабов и расширение перечня авиационных работ в интересах экономики Российской Федерации, подготовка лётного состава для Оборонного общества, подготовка лётчиков для гражданской авиации.

Безусловно, в кардинальном улучшении нуждается инфраструктура. На большинстве аэродромов необходимо строить полосы с искусственным покрытием. Планируется обновить парк авиационной техники, приобрести современные тренажёры, парашюты, спортивный инвентарь. ДОСААФ рассчитывает и на собственные силы, и на государственную поддержку.

* * *

Добавим, что в июле председатель Правительства России Дмитрий Медведев согласился привлечь Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту к подготовке десантников-пожарных и использовать их возможности в реализации мер по тушению пожаров в лесных регионах, подвергшихся воздействию аномально высоких температур. Предложение об этом в ходе совещания у премьера озвучил заместитель главы правительства Дмитрий Рогозин. Вице-премьер высказал главе правительства идею использовать силы и средства ДОСААФ, в том числе авиацию, а также персонал, обучающийся военно-техническим дисциплинам, в организации общих работ по пожаротушению под руководством единого штаба.

Подчеркнём, что авиационные организации ДОСААФ России обладают достаточным потенциалом для подготовки специалистов в интересах «Авиалесоохраны». В настоящее время Оборонное общество готовит десантников-пожарных и лётчиков-наблюдателей на базах четырёх авиационных центров (в Коломне Московской области, Мензелинске Республики Татарстан, Куртамыше Курганской области и Кемерово), а также 32 аэроклубов, расположенных в местах базирования территориальных структурных подразделений «Авиалесоохраны».

Кроме того, Курганский, Читинский, Якутский, Иркутский, Хабаровский, Тюменский АСК, Куртамышский АТСК и ряд других организаций в настоящее время выполняют полёты в интересах пожарной охраны лесов. В аэроклубах для этого имеется персонал, подготовленный к ведению воздушной разведки, десантированию групп десантников-пожарных.

При соответствующем поручении Правительства РФ авиационная группировка ДОСААФ России может быть существенно увеличена. С этой целью на период ликвидации пожаров могут быть использованы воздушные суда, выполняющие другие задачи, а также в кратчайшие сроки перебазирована авиационная техника из других регионов.

Предложение Дмитрия Рогозина о привлечении к пожаротушению организаций Оборонного общества нашло поддержку премьера Дмитрия Медведева, отметившего, что «у ДОСААФ есть свои возможности, есть квалифицированный персонал, профессионально подготовленный». Эта высокая оценка ко многому обязывает, а оперативное решение всех актуальных вопросов поможет авиационным организациям внести существенный вклад в борьбу с пожарами.

Виктор ХУДОЛЕЕВ, «Красная звезда».

ОТ ВСЕЙ ДУШИ

От имени инженеров, конструкторов, учёных и всех сотрудников ОАО «Корпорация «Фазотрон-НИИР» поздравляю замечательных российских военных лётчиков, ветеранов войны и труда, гражданский персонал Военно-воздушных сил России со знаменательной датой – 100-летием ВВС!

Наше предприятие внесло большой вклад в создание могучего воздушного флота, конструируя радиолокационные системы для самолётов-истребителей, самолётов-перехватчиков и истребителей-бомбардировщиков. Это известные всему миру Ил-4, Ту-2, Су-11, Су-15, Як-28, Ту-128, МиГ-21, МиГ-25, МиГ-29, МиГ-35, Су-27, МиГ-31.

Желаем вам наращивать боевую мощь и престиж российских ВВС. Успехов в боевой подготовке, освоении новых поколений авиационной техники!

Счастья и благополучия вам всем, вашим семьям, вашим близким!

Спасибо за то, что вы обеспечиваете мирное небо России.

Вячеслав ТИЩЕНКО, генеральный директор ОАО «Корпорация «Фазотрон-НИИР».

КРЫЛЬЯ

Эти снимки сделаны в 4-м Государственном центре подготовки авиационного персонала и войсковых испытаний Минобороны РФ имени В.П. Чкалова, который дислоцируется в Липецке, на авиабазе Дальней авиации в Энгельсе и в штурмовой авиагруппе, размещённой в Приморско-Ахтарске. Посетить эти гарнизоны в канун векового юбилея наших ВВС журналистам предложило Управление пресс-службы и информации Министерства обороны РФ.

У ЛИПЕЦКОГО авиацентра особая миссия. Здесь сконцентрирована богатейшая учебная материально-техническая база, без которой подготовка и переподготовка авиаторов в XXI веке немыслимы. Здесь несут службу специалисты, которых в мире можно пересчитать по пальцам. Здесь складывались и закреплялись многие традиции, формировалась методика обучения и воспитания современных воздушных бойцов.

Сегодня 4-й Государственный центр уже не тот, каким его знали десятилетия. Это мощная структура, принявшая в свой состав авиационные центры Дальней авиации (г. Рязань), военно-транспортной авиации (г. Торжок) и беспилотных летательных аппаратов (г. Егорьевск). С 2009 года в него входит и Центр показа авиационной техники имени И.Н. Кожедуба, расположенный в Кубинке. Концентрации сил, возможностей, опыта, единства управления всё более настоятельно требует время.

На базе Центра в Липецке за время его существования было проведено около полусотни исследовательских лётно-тактических учений, здесь до логического завершения доведено более двух тысяч научно-исследовательских работ.

Начальник Липецкого авиацентра генерал-майор Александр Харчевский рассказал представителям средств массовой информации, как личный состав объединения готовится к празднованию векового юбилея отечественной авиации.

В празднике «Открытое небо», который состоится в Жуковском, Центр будут представлять 27 самолётов и 21 вертолёт. Липецкие пилоты покажут боевой порядок «тактическое крыло» (строй из 10 самолётов). Ведущим строя будет генерал-майор Харчевский. Впервые выступит пилотажная пара на истребителях МиГ-29 (лётчики полковник Сергей Прокофьев и подполковник Олег Киляс). После прохода в составе тактического крыла она покажет зрителям встречный пилотаж на малых высотах. В этом же строю будет пилотажная группа «Соколы России». После выступления пары МиГ-29 «Соколы России» продемонстрируют в небе Жуковского свой фирменный воздушный бой и пилотаж четырёх самолётов в строю «ромб», где ведущим полковник Александр Гостев.

Продолжит выступление липецких асов одиночным пилотажем на многофункциональном истребителе-бомбардировщике Су-34 генерал-майор Александр Харчевский. Он продемонстрирует манёврен-

РОДИНЫ

ВВС РОССИИ – 100 ЛЕТ

ные возможности этого ударного самолёта.

Право открывать и закрывать воздушный праздник предоставлено также липецким пилотам. На шести штурмовиках Су-25 в боевом порядке «пеленг пар» они пролетят на высоте 200 метров, создав дымами российский триколор. Ведущий группы - полковник Александр Котов.

Кроме этого, вместе с истребителями-перехватчиками МиГ-31 из Саваслейки в небе пройдут четыре фронтовых бомбардировщика Су-24 Липецкой авиагруппы.

Подчеркнём: Липецкий центр на торжествах по случаю 100-летия наших ВВС будут представлять 4 заслуженных военных лётчика и 11 лётчиков-снайперов.

ПЕЙЗАЖ вокруг авиабазы, что породнилась с саратовской землёй, удивительной красоты. Чего стоит только матушка-Волга с её большими и малыми притоками!

Впечатляют, радуют глаз своими очертаниями и самолёты, которыми вооружены наши дальники. В дни празднеств мы увидим этих красавцев.

Кто бывал в Энгельсе и питался в лётно-технической столовой, тому не забыть её интерьеров. Высоченные потолки, огромные живописные панно, радующая глаз стройность белых колонн, внушительных размеров заказная люстра...

Говорят, время этой столовой себя исчерпало. Скоро на этом месте будет выстроен современный пищекомбинат. И в целом военный городок будет реконструирован. А хочется, чтобы и при новом облике инфраструктуры базы от прошлого, от уходящего сохранялось главное: прежде всего та любовь, которой в нашем Отечестве всегда была согрета авиация. Мы всегда гордились своими пилотами и, не обладая особыми богатствами, дарили им всё самое лучшее.

АЭРОДРОМ в Приморско-Ахтарске встретил нас гулом двигателей. Шли учебно-тренировочные полёты. Лётчики, направляясь на авиационный полигон Копанской, фугасными бомбами и неуправляемыми ракетами уничтожали там объекты условного противника. Целями служили макеты танков, самолётов, автомобилей. Действия лётчиков оценивал подполковник Леонид Ерёмин, оперативно получавший информацию о результатах каждого бомбометания, пуска ракет с полигона.

В целом, как подчёркивали лётчики-штурмовики в беседах с нами, дефицита в практике сегодня нет. Приморско-ахтарская авиагруппа в числе самых летающих. Вот только техника при столь интенсивном применении быстрее расходует ресурс. Но если есть хорошие лётчики, умелые инженеры, техники, то будут и новые машины.

Россия была, есть и останется одной из крупнейших авиационных держав.

Александр ПИНЧУК,
«Красная звезда».
Фото автора и Юрия МАГАСА.

«СУХОЙ»: ЭТИМ СКАЗАНО ВСЁ

ОАО «Компания «Сухой» по праву считается лидером мирового авиастроения. В состав крупнейшего российского авиационного холдинга входят ведущие отечественные конструкторские бюро и серийные самолётостроительные заводы с общим числом работников около 28.000 человек. Фирма обеспечивает выполнение полного цикла работ в авиастроении - от проектирования до послепродажного обслуживания.

Ученик – бригадир – конструктор

Основатель фирмы, ставший впоследствии выдающимся авиационным конструктором, Павел Осипович Сухой основы теории авиации постигал на лекциях мэтра аэродинамики Николая Егоровича Жуковского в МВТУ на физико-математическом факультете. Свою конструкторскую деятельность он начал под руководством легендарного авиаконструктора Андрея Николаевича Туполева. Под его руководством Сухой разработал и в марте 1925 года защитил дипломный проект «Одноместный истребитель с мотором 300 л.с.». После окончания обучения Туполев взял молодого специалиста в ЦАГИ, где в то время проектировалась авиационная техника.

Дебют молодого конструктора был более чем успешным. Он принял участие в создании истребителя И-4 (АНТ-5). Этот цельнометаллический самолёт находился на вооружении ВВС РККА с 1928 по 1933 год. Одна из модификаций И-4 стала составной частью летательного аппарата «Звено» Вахмистрова. Двухмоторный ТБ-1 использовался в качестве авиаматки для доставки к цели четырёх И-4. Так была реализована идея по увеличению радиуса действия истребителей для прикрытия бомбардировщиков в районе цели.

Молодой специалист умел находить простые, эффективные и в то же время оригинальные решения, что не осталось незамеченным. В октябре 1930 года П. Сухой возглавил одну из конструкторских бригад отдела авиации, гидроавиации и опытного строительства ЦАГИ, преобразованного в конструкторский отдел сектора опытного строительства (КОСОС). Де-факто это стало отправной точкой конструкторского коллектива будущего легендарного ОКБ. Под общим руководством Туполева следующие девять лет Сухой занимался конструированием не только истребителей. Особая строка в его биографии - работы по созданию самолётов, предназначенных для установления авиационных рекордов.

В начале 1931 года бригада Павла Сухого начала трудиться над рабочими чертежами самолёта АНТ-25, а 22 июня 1933 года под управлением лётчика Михаила Громова состоялся первый полёт этого самолёта.

В июле 1936 года лётчики Валерий Чкалов, Георгий Байдуков и штурман Александр Беляков на АНТ-25 совершили беспосадочный перелёт из Москвы над заполярными районами на Дальний Восток. Пролетев за 56 часов 20 минут 9.374 км, экипаж совершил посадку на песчаной косе острова Удд (ныне о. Чкалов).

Через год этот же экипаж впервые в истории авиации пролетел через Северный полюс до военного аэродрома Баракс в г. Портленд (США) в сложных метеорологических условиях более 9.000 км.

12 июля 1937 года стартовавший с подмосковного аэродрома АНТ-25 через Северный полюс вели лётчики Михаил Громов, Андрей Юмашев и штурман Сергей Данилин. Экипаж за 62 часа 17 минут пролетел 11.500 км (по прямой 10.148 км), установив абсолютный мировой рекорд дальности полёта по прямой.

В феврале 1936 года был построен АНТ-37бис «Родина». Его разработал Павел Сухой, ставший фактически автором самолёта. 24-25 сентября 1938 года лётчицы Валентина Гризодубова, Полина Осипенко и штурман Марина Раскова совершили на нем полёт по маршруту Москва – пос. Керби (Дальний Восток) протяжённостью 6.450 км (по прямой 5.910 км) за 26 часов 29 минут лётного времени. Они установили женский рекорд дальности полёта.

В конце 1930-х годов был объявлен конкурс по созданию ближнего бомбардировщика «Иванов». Главное условие задачи: «Самолёт должен быть очень простым в изготовлении, чтобы можно было сделать столько его экземпляров, сколько у нас в стране людей с фамилией Иванов...»

Сухой сконструировал ББ-1 (АНТ-51). Машина получилась настолько удачной в конструкторском и технологичном плане, что военные рекомендовали выпускать её также в модификациях штурмовика и ближнего разведчика. Самолёт приняли на вооружение как Су-2.

Помимо этого, Павел Сухой, в июле 1939 года назначенный главным конструктором нового ОКБ-135 проектировал скоростные высотные истребители Су-1 и Су-3.

На фронтах Великой Отечественной войны Су-2 зарекомендовал себя прекрасно. К концу 1942 года на трёх заводах, выпускавших Су-2, построили 912 машин. Эвакуация авиапредприятий и ряд проблем, связанных с производственной базой и обстановкой на фронте, привели к тому, что серийный выпуск самолёта был прекращён, но в качестве разведчика Су-2 оставался в боевом строю до 1944 года.

В годы войны под руководством П.О. Сухого создаются и совершенствуются самолёты Су-6, Су-8. В 1943 году за создание штурмовика Су-6 Павла Осиповича удостоили Сталинской премии I степени. После смерти конструкторов Н.Н. Поликарпова и В.Г. Ермолаева все доработки их серийных машин были поручены коллективу Сухого.

Выйдя из тени

В конце войны ОКБ, выполняя работы по машинам с поршневыми двигателями, стало активно заниматься конструированием реактивных самолётов. Был создан первый отечественный авиационный ракетный комплекс перехвата целей Су-9. На нём впервые в практике отечественного самолётостроения применили тормозной парашют для уменьшения пробега при посадке, бустерное управление для уменьшения усилия на ручке управления и катапультируемое кресло. Позднее создали перехватчики Су-11 и Су-15.

В конце 1949 года решением правительства в Минавиапроме закрыли десять самолётостроительных и пять двигателестроительных ОКБ, в том числе и бюро Сухого. Государству, истощённому войной, кроме решения оборонных проблем надо было восстановить разрушенную европейскую часть своей территории, а средств не хватало.

В мае 1953 года ОКБ Сухого восстановили. Реактивная авиация шагнула за сверхзвуковой рубеж.

ВВС РОССИИ – 100 ЛЕТ

Коллективом, возглавляемым П.О. Сухим, сконструировано семейство истребителей-бомбардировщиков Су-7, Су-17 и более 20 их модификаций. Су-17 стал первым в СССР самолётом с крылом изменяемой стреловидности. Иностранные специалисты и военные обратили внимание на столь мощный конструкторский рывок Павла Осиповича за рубежом назвали «конструктором, вышедшим из тени».

В ОКБ Сухого при создании новой техники постоянно использовали передовые достижения, полученные в ходе исследований и экспериментов, проведённых в научных организациях, по аэродинамике, прочности, управляемости и устойчивости самолётов. Коллектив имел большой диапазон конструкторских работ и не ограничивался каким-либо одним типом самолёта.

В 1962 году начались работы по созданию дальнего ударно-разведывательного комплекса Т-4. Опытная машина поднялась в небо 22 августа 1972 года. Самолёт впервые в нашей стране оснастили электродистанционной системой управления и автоматом тяги, а планёр выполнили сварным из титана и высокопрочной стали.

В 1965 году началась проработка проектов по созданию истребителя четвёртого поколения.

В 1969 году поднимается в воздух фронтовой бомбардировщик Су-24 с крылом изменяемой стреловидности, первый отечественный всепогодный ударный самолёт. Он строился серийно и имел несколько модификаций.

В начале 1968 года по неофициальному предложению военных специалисты ОКБ в свободное от работы время стали прорабатывать реактивный самолёт поля боя. В 1972 году П.О. Сухой подписал приказ о начале рабочего проектирования штурмовика и утвердил его общий вид. 22 февраля 1975 года Су-25 впервые поднялся в воздух.

С этой машиной связано два интересных факта. Тактико-технические требования к штурмовику руководство ВВС утвердило только в марте 1977 года. На вооружение его официально приняли в 1987 году, хотя «Грач» участвовал в боевых действиях на территории Афганистана с 1980 года.

Верность традициям

Павел Осипович ушёл из жизни 15 сентября 1975 года, а созданный им коллектив продолжил его дело. В 1977 году прототип истребителя Су-27 совершил первый полёт. Он создавался в качестве ответа на американский F-15 Eagle.

В 1983 году должность генерального конструктора ОКБ Сухого занял Михаил Симонов. Он принял решение переделать проект, когда выяснилось, что по ряду параметров создаваемая машина не отвечает техническому заданию и существенно уступает F-15. В конечном итоге ВВС страны получили самолёт с необходимыми характеристиками и возможностями.

Авиасалон в парижском пригороде Le Bourget в июне 1989 года стал триумфом «двадцать седьмого». Пилотируемая Виктором Пугачёвым машина во время демонстрационного полёта вышла на угол атаки 120 градусов. Иностранные специалисты, увидев, что лётчик вывел самолёт на закритические углы, ожидали падения истребителя. Вместе с ним на землю должен был рухнуть и авторитет великой авиационной державы. Однако самолёт продолжил полёт практически вперёд двигателями. Никто тогда не смог толком понять, как вообще такое возможно и почему истребитель не свалился в штопор. «Кобра Пугачёва» стала ещё одним подтверждением высочайших возможностей конструкторской школы Сухого.

Под руководством Михаила Симонова в ОКБ Сухого были созданы различные модификации Су-27, и работы по его модернизации продолжаются. При этом авиационный комплекс отвечает всем мировым требованиям, предъявляемым к машине этого поколения.

Кроме того, Михаил Петрович сломал устоявшийся стереотип в создании новых авиационных комплексов. По желанию заказчика машины марки «Су» дорабатывались и оснащались зарубежным оборудованием. В итоге на базе прототипов Су-27 с использованием всех научно-технических наработок были созданы: двухместный ударный Су-30, палубный истребитель Су-33, двухместный палубный истребитель Су-33КУБ, двухместный истребитель-бомбардировщик Су-34, многоцелевой истребитель Су-35.

На Су-34 получены великолепные результаты боевого применения в операции по принуждению Грузии к миру. Не менее эффективно остужали пыл агрессора и штурмовики новой модификации «Грача». Су-25СМ, созданный в ООО «Научно-производственный концерн «Штурмовики Сухого» во главе с главным конструктором самолёта В.П. Бабаком, был освоен экипажами ВВС России незадолго до грузинского нападения на Южную Осетию. На информационном поле по сей день идут споры о причинах паническое бегства Михаила Саакашвили в г. Гори. По одной из версий, президент Грузии стал выписывать заячьи петли перед видеокамерами журналистов, после того как услышал звук пролетавшего российского «Грача».

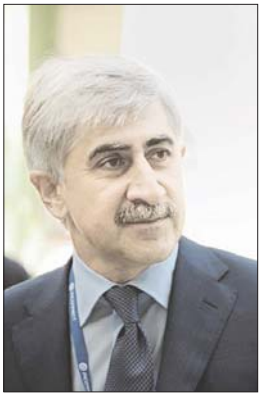
В начале 1990-х годов в ОКБ Сухого были развёрнуты работы по гражданской тематике. 19 мая 2008 года с аэродрома Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения им. Ю.А. Гагарина (КнААПО) совершил первый полёт региональный самолёт Sukhoi SuperJet 100. Сегодня самолёт поставляется заказчикам.

Компания ведёт работы по созданию перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации. Авиационный комплекс 5-го поколения стал одним из приоритетов в деятельности фирмы.

23 декабря 2009 года на ПАК ФА были выполнены рулёжка и пробежки на аэродроме КнААПО. Первый полёт состоялся 29 января 2010 года. В настоящее время три опытных образца авиационного комплекса 5-го поколения участвуют в программе лётных испытаний.

«Сухой» - это всемирно известный бренд, за которым стоит несколько поколений талантливых инженеров и конструкторов, сохранивших верность замечательным традициям. Участвуя в развитии авиапарка ВВС России, они постоянно демонстрировали научную смелость и умение создавать авиационные комплексы, отвечающие самым жёстким требованиям времени.

Юрий АВДЕЕВ,
«Красная звезда».



«Испытания истребителя пятого поколения идут в соответствии с планами, которые согласованы с Министерством обороны. Объединённая авиастроительная корпорация планирует в 2012 году подключить к лётным испытаниям четвёртый истребитель пятого поколения Т-50».

Президент ОАК
Михаил ПОГОСЯН.

На снимках: от Су-2 до ПАК ФА.

«МиГ», определивший век

Всемирно известное Опытное конструкторское бюро им. А.И. Микояна (Инженерный центр «ОКБ им. А.И. Микояна» ОАО «РСК МиГ») ведёт свою историю с 8 декабря 1939 года, когда приказом директора авиазавода № 1 им. Авиахима был создан особый конструкторский отдел (ОКО) во главе с А.И. Микояном. Его заместителем назначили М.И. Гуревича. Весной 1942 года ОКО был преобразован в самостоятельный опытный авиационный завод № 155 (ОКБ-155).

За 70 лет коллективом ОКБ разработано свыше 450 проектов самолётов и беспилотных летательных аппаратов. Общий объём выпуска самолётов марки «МиГ» отечественными серийными авиационными заводами составил порядка 46.700 экземпляров, а с учётом зарубежных - около 62.000 экземпляров. На самолётах МиГ установлено 110 мировых рекордов скорости, высоты и скороподъёмности, из которых 63 действующие. Такие рекорды, как максимальная высота при взлёте с земли - 37.650 м и скорость по замкнутому 500-километровому маршруту - 2.981,5 км/ч, вряд ли будут превзойдены в ближайшее время.

Сегодня, в канун празднования 100-летия отечественных ВВС, наш собеседник - генеральный директор «Российской самолётостроительной корпорации «МиГ» Сергей КОРОТКОВ.

- Сергей Сергеевич, что представляет собой сегодня «МиГ», название которого стало символом российской истребительной авиации?

- Корпорация «МиГ» - это стабильно работающее предприятие, которое наращивает выпуск современных самолётов и имеет большой потенциал развития. В составе РСК «МиГ» есть все подразделения, необходимые для создания новой авиационной техники. Наш Инженерный центр «ОКБ им. А.И. Микояна» - один из ведущих конструкторских коллективов России. Производственные комплексы корпорации в Москве, Луховицах и Калязине проходят техническое перевооружение и увеличивают серийный выпуск новых МиГов.

В составе РСК «МиГ» действует Лётно-испытательный центр им. А.В. Федотова. В конце июля наши лётчики доказали своё мастерство в ходе первых полётов с борта авианосца «Викрамадитья».

РСК «МиГ» входит в состав «Объединённой авиастроительной корпорации» и наращивает сотрудничество со многими её предприятиями. В частности, мы активно развиваем кооперацию с нижегородским авиазаводом «Сокол», который исторически специализировался на постройке МиГов.

- Сколько самолётов сейчас выпускает корпорация «МиГ»?

- Коллектив корпорации преодолел трудные годы и возвращается на позиции одного из лидеров в создании боевой авиационной техники не только в России, но и в мире.

Наш портфель заказов превышает 6 миллиардов долларов.

В 2011 году корпорация «МиГ» поставила заказчикам 12 боевых самолётов. В этом году планируем выйти на выпуск 24 истребителей.

Спрос на «МиГи» растёт. Поэтому мы ставим перед собой задачу выпускать по 36 самолётов в год.

По итогам 2011 года нам удалось добиться положительного результата по международным стандартам финансовой отчётности.

Особо хочу отметить, что в последние годы мы вновь приступили к поставкам новых МиГов Минобороны России.

- Можно рассказать подробнее о работе РСК «МиГ» в интересах российских Вооружённых Сил?

- МиГи исторически составляли основу истребительной авиации отечественных ВВС. По известным причинам в поставках наших самолётов по госзаказу был длительный перерыв, в ходе которого корпорация работала в основном на экспорт.

Однако на «МиГе» всегда видели свою главную задачу в том, чтобы проектировать и строить боевые самолёты для наших Вооружённых Сил. Учёт требований российских военных был обязательным для всех наших проектов. Такая политика оказалась продуктивной, и в 2009-2010 годах корпорация «МиГ» передала ВВС крупную партию многофункциональных истребителей МиГ-29СМТ. Сотрудничество по этой теме не ограничилось поставками самолётов. Мы ведём большую работу по наращиванию возможностей этих машин, оснащению их новым вооружением. Наши конструкторы разработали и поставили ВВС России интерактивную обучающую систему и комплексный тренажёр МиГ-29СМТ. РСК «МиГ» сотрудничает с ВВС России в совершенствовании системы эксплуатации самолётов.

В настоящее время основной перспективной программой, которую РСК «МиГ» ведёт по гособоронзаказу, становится поставка корабельных истребителей МиГ-29К/КУБ морской авиации ВМФ России.

У нас есть и другие программы сотрудничества с Министерством обороны России, которые призваны внести существенный вклад в укрепление боеспособности наших ВВС.

МиГ-29СМТ.

- Когда морские лётчики будут летать на новых МиГах?

- Контракт был подписан в феврале 2012 года. Сроки его выполнения очень сжатые. Но я убеждён, что мы справимся и поставки будут идти в соответствии с согласованным графиком. Первые самолёты передадут морской авиации в следующем году.

Наша способность выполнить этот непростой контракт базируется на том, что за последние годы корпорация «МиГ» развернула серийное производство МиГ-29К/КУБ и МиГ-29М/М2 для зарубежных заказчиков.

При этом следует отметить, что мы будем поставлять самолёты, адаптированные к требованиям Министерства обороны России.

- Как реализуются контракты на поставку МиГ-29К/КУБ ВМС Индии?

- В 2011 году мы завершили выполнение контракта от 2004 года на поставку ВМС Индии 16 самолётов МиГ-29К/КУБ. В середине прошлого года мы приступили к производству еще 29 истребителей МиГ-29К/КУБ в соответствии со вторым контрактом, подписанным в 2010 году. В этом году запланирована отгрузка заказчику первых четырёх машин этой партии.

Параллельно корпорация работает по программе глубокой модернизации самолётов ВВС Индии по программе МиГ-29UPG. Шесть истребителей прошли модернизацию и испытания в России. После передачи их ВВС Индии мы начнём совместную модернизацию остальных самолётов непосредственно в Индии, где создали соответствующую производственную базу.

- Известно, что основу портфеля заказов составляют контракты на поставку и модернизацию самолётов в странах Азии. А как дела у корпорации «МиГ» в Европе?

- В Европе мы наблюдаем рост интереса и к модернизации имеющихся МиГ-29 и к закупкам новых МиГов. Многие из стран, которые объявляли о форсированном переходе на западную технику, объективно взвесив все факторы, пересмотрели свою позицию.

Мы активно сотрудничаем с ВВС Болгарии, Польши, Сербии, Словакии. Ремонтируем самолёты, восстанавливаем лётную годность, ведём модернизацию, наращиваем ресурс. Параллельно внедряем современные формы послепродажной поддержки, например абонементное обслуживание, в рамках которого специалисты «МиГа» предоставляют комплексные услуги по поддержанию исправности самолётов.

Наш проект в июне получил первый приз на выставке в польском городе Быдгощ за внедрение программы продления жизненного цикла самолёта и новаторские предложения по модернизации МиГ-29.

В июле Европейская бизнес-ассоциация присудила корпорации «МиГ» приз «Европейское качество» за систематическую работу по достижению высокого качества, соответствующего европейским стандартам.

Самолёты МиГ-29 ВВС Польши и Словакии хорошо выступили на авиационной выставке Royal International Air Tattoo, которая прошла в Великобритании месяц назад.

Особо хочу отметить, что к нашим новым самолётам растёт интерес в странах СНГ. В мае на выставке в столице Казахстана Астане чрезвычайно успешно прошла первая публичная демонстрация МиГ-29М2 в его серийном облике. Мы убеждены, что по критерию эффективность/стоимость эта машина способна конкурировать с любым современным истребителем. Интерес к этим самолётам подкреплён предметными переговорами.

- Если судить по сообщениям об испытаниях, контрактах и поставках, у корпорации довольно большой продуктовый ряд: МиГ-29Б, МиГ-29СМТ, МиГ-29М/М2, МиГ-29К/КУБ. Не могли бы вы разъяснить, как соотносятся эти самолёты между собой?

- Современная продукция РСК «МиГ» закрывает сразу несколько ниш на рынке истребителей.

Мы завершаем экспортные поставки классических МиГ-29, предназначенных прежде всего для завоевания господства в воздухе и защиты воздушных рубежей. Такие самолёты, как МиГ-29Б и МиГ-29УБ, длительное время оставались для ряда заказчиков привлекательными по соотношению эффективность/стоимость. Дело в том, что ещё на этапе проектирования МиГ-29 была заложена идеология универсального воздушного бойца, способного вести воздушный бой и на средней, и на ближней дистанциях. Конкурсы по классу лёгких истребителей пришли к этой идеологии позднее нас.

Тем не менее время этих вариантов МиГ-29 уходит, и одновременно растёт интерес к их модернизации. Её основное направление - наращивание возможностей самолётов за счёт установки новой авионики. В результате самолёты становятся многофункциональными, то есть получают возможность бороться с наземными и надводными целями высокоточным оружием.

Востребованы различные варианты модернизации - от относительно простых МиГ-29СМ до МиГ-29СМТ и МиГ-29UPG. Продвинутые машины, созданные за последние 5-7 лет, имеют новый радиолокатор, цифровую авионику, «стеклянную» (оснащённую дисплеями) кабину, систему дозаправки топливом в полёте. При этом заказчик может купить новые МиГ-29СМТ, а может переоборудовать по этому варианту имеющиеся у него классические МиГ-29.

Но наша самая перспективная серийная продукция - многофункциональные боевые самолеты поколения «4++» МиГ-29К/КУБ и МиГ-29М/М2. Это самолёты иного, более высокого уровня по всем параметрам.

- Но внешне отличить их от «классики» могут лишь специалисты?

- Действительно, великолепная аэродинамическая концепция МиГ-29 в значительной степени сохранена. Бросается в глаза, пожалуй, только новая носовая часть с большим фонарём, унифицированным для одноместных и двухместных самолётов. Специалисты заметят новые элементы механизации крыла и некоторые другие особенности. Но главное не снаружи, а внутри.

МиГ-29К/КУБ и МиГ-29М/М2 фактически вышли из класса лёгких истребителей и по своей эффективности не уступают современным западным конкурентам так называемого среднего класса.

У самолётов новый планёр, двигатели с повышенной тягой, более чем в два раза увеличенная боевая нагрузка, в полтора раза возросший запас топлива. Одноместный и двухместный варианты обладают равными боевыми возможностями, в то время как классические МиГ-29УБ не имеют бортовой РЛС.

Открытая архитектура авионики позволяет наращивать возможности самолёта и расширять состав высокоточного вооружения. При проектировании учтено требование снижения заметности в радиолокационном диапазоне. Появилось принципиально новое оборудование, например системы обнаружения атакующих ракет и лазерного облучения, которые мы установили сначала на опытном МиГ-35, а затем и на серийном МиГ-29М2. Новейшие оптико-электронные системы этого самолёта позволяют вести круглосуточную разведку наземных целей.

Немаловажно, что новые МиГи имеют увеличенный до 6.000 лётных часов ресурс и существенно - в 2,5 раза - сниженную стоимость лётного часа.

Мы приняли ряд мер по улучшению такого важного показателя, как автономность базирования, способность противостоять внешним воздействиям при эксплуатации во влажном, жарком и горном климате.

Это лишь основные новшества. Чтобы перечислить все, нужна как минимум брошюра.

Организация массового производства МиГ-29К/КУБ и МиГ-29М/М2 потребовала от всего коллектива РСК «МиГ» больших усилий, но мы с этой задачей успешно справились. В среднесрочной перспективе эти машины составят основу нашего продуктового ряда.

- Каково место в этом ряду МиГ-35?

- МиГ-35 - это дальнейшее развитие наших новых самолётов поколения «4++» в направлении интеграции на борт технологий пятого поколения. Это, например, бортовая РЛС с активной фазированной антенной решёткой.

Перспективы МиГ-35 связаны прежде всего с интересом Министерства обороны России к этим машинам, что нашло свое отражение в действующей Государственной программе вооружений.

Мы готовы работать над совершенствованием облика МиГ-35, чтобы обеспечить точное выполнение растущих требований наших военных. Уверен, что совместными усилиями мы и авиаторы Вооружённых Сил России сможем обеспечить высокую обороноспособность нашего Отечества.

Пользуясь случаем, поздравляю всех военнослужащих наших славных ВВС, ветеранов военной авиации со 100-летием Военно-воздушных сил!

Андрей ГАРАВСКИЙ,
«Красная звезда».

ИЗ ДОСЬЕ «КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ»

Сергей Сергеевич Коротков родился 18 июля 1959 года.

В 1983 году окончил факультет самолётостроения Московского авиационного института им. С. Орджоникидзе. Был направлен для работы на Московский машиностроительный завод им. П.О. Сухого (ныне - ОАО «ОКБ Сухого»).

В 1986–1988 годах проходил службу в Вооружённых Силах в должности техника самолёта. По окончании службы вернулся на ММЗ им. П.О. Сухого и прошёл путь от инженера-механика до главного конструктора, затем был назначен заместителем генерального директора ОАО «ОКБ Сухого» и директором по координации программ.

В качестве инженера-конструктора участвовал в программах Су-25, Су-27, Су-33, Су-30МК, Су-29, Т-60, Су-34. С 1998 года в должности главного конструктора участвовал в создании и проведении испытаний самолёта Су-47 «Беркут».

С 2003 года - первый заместитель генерального директора ОАО «Компания «Сухой» по управлению программами. В январе 2009-го назначен первым заместителем генерального директора ОАО «РСК «МиГ». В июне 2011 года Совет директоров ОАО «РСК «МиГ» избрал С. Короткова генеральным директором предприятия.

Награждён орденом Почёта. Заслуженный конструктор РФ. Кандидат технических наук.

ВВС РОССИИ – 100 ЛЕТ

«ИРКУТ»: ПЕРВЫМ ДЕЛОМ САМОЛЁТЫ!

Корпорация «Иркут» занимает одну из лидирующих позиций в российском самолётостроении. На долю компании приходится порядка 15 процентов объёма российского оружейного экспорта. Корпорация стала лауреатом Национальной премии в области бизнеса «Компания года-2011» в номинации «Военно-промышленный комплекс». За последние 10 лет выручка компании возросла более чем в 3 раза. Благодаря новым самолётам Як-130 и Су-30СМ корпорация «Иркут» становится одним из основных поставщиков современной авиатехники ВВС РФ.

Основная производственная площадка предприятия – Иркутский авиационный завод (ИАЗ) – филиал ОАО «Корпорация «Иркут». В 2009 г. в составе «Иркута» сформирован мощный Инженерный центр им. А.С. Яковлева, специализирующийся на разработке пассажирских, учебно-боевых и легкомоторных самолётов. Базой для формирования центра стало ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

С ноября 2006 года корпорация «Иркут» – в составе Объединённой авиастроительной корпорации.

ОКБ им. А.С. Яковлева и Иркутский авиационный завод внесли весомый вклад в становление и развитие отечественных ВВС. Мы тезисно расскажем нашим читателям о наиболее значимых серийных боевых, учебных и транспортных самолётах, которые были спроектированы, производились и производятся этими гигантами авиастроения.

От имени корпорации «Иркут» поздравляем всех военнослужащих, гражданский персонал и ветеранов со столетием Военно-воздушных сил России!

Самая большая награда для авиастроителей – видеть, что новые самолёты, созданные талантом и трудом конструкторов, инженеров, рабочих, испытателей, защищают небо нашей Родины.

Сегодня, когда быстро возрождаются боевая мощь и престиж российских ВВС, корпорация «Иркут» приступает к поставкам в строевые части и учебные центры современных крылатых машин. Это прежде всего учебно-боевые самолёты Як-130, которые призваны обеспечить подготовку пилотов-истребителей нового поколения. В этом году корпорация «Иркут» начинает поставку Министерству обороны РФ многоцелевых боевых самолётов Су-30СМ.

Уверен, что наши совместные усилия послужат делу защиты воздушных рубежей России!

Желаю вам частых и благополучных учебных полётов, авиационного здоровья, счастья и радости!

Олег ДЕМЧЕНКО,
президент ОАО «Научно-производственная корпорация «Иркут».

Я – Як, истребитель...

Первенцем ОКБ можно считать учебный самолёт-моноплан для отработки лётного мастерства и тренировки лётчиков **УТ-1**, созданный в 1937 году. Но гораздо большую известность получил его преемник – самолёт первоначального обучения для лётных школ ВВС и аэроклубов **УТ-2**. С 1938 по 1948 г. на 7 авиационных заводах было произведено 7.323 самолёта. В 1937-1938 гг. В. Гризодубова, Е. Медникова, Ю. Пионтковский, П. Стефановский, Н. Федосеев установили на УТ-1 и УТ-2 одиннадцать мировых рекордов.

Истребитель **Як-1** выпускался с 1940 по 1944 г. Это один из основных истребителей семейства «Як», ставший базовым для последующих модификаций. Он обладал высокими лётными и боевыми качествами, был прост в управлении и доступен лётчикам средней и даже ниже средней квалификации военного времени, так как прощал неопытным новичкам грубые ошибки в технике пилотирования, легко выходил из штопора.

Як-3 – лучший самолёт воздушного боя Великой Отечественной войны, который наилучшим образом соответствовал известной формуле Героя Советского Союза А.И. Покрышкина: «Высота – скорость – манёвр – огонь».

В годы войны сотни лётчиков, воевавших на Яках, стали Героями Советского Союза, из 25 дважды Героев Советского Союза большинство сражались на Яках.

Учебно-тренировочный самолёт **Як-18** – рекордсмен. Он впервые сошёл с конвейера в 1948 году, а производство «летающей парты» завершилось в 2001 году. Всего было выпущено 8.434 машины. Все эти годы Як-18 и его модификации оставались основными учебно-тренировочными самолётами ВВС и ДОСААФ.

Як-15 – первый реактивный истребитель, поступивший на вооружение ВВС. А **Як-23** обладал самой высокой скороподъёмностью среди реактивных истребителей своего времени. Был оборудован катапультным креслом.

Ночной всепогодный истребитель-перехватчик **Як-25** имел большие возможности для модификаций и развития, а также послужил основой для создания семейства сверхзвуковых боевых самолётов Як-28 различного назначения.

Двухместные двухдвигательные сверхзвуковые боевые самолёты семейства **Як-28** оставили яркий след в истории советской авиации, находясь в составе ВВС свыше 20 лет (бомбардировщики Як-28Б, Як-28Л, Як-28И; разведчики Як-28Р и Як-28БИ; радиационный разведчик Як-28РР; постановщик помех Як-28ПП; учебно-боевой самолёт Як-28У; всепогодный истребитель-перехватчик Як-28П).

Як-38 – первый в СССР серийный самолёт с вертикальным взлётом и посадкой (СВВП) корабельного базирования.

Одноместные корабельные штурмовики Як-38 и двухместные учебные Як-38У базировались на авианесущих кораблях ВМФ «Киев», «Минск», «Новороссийск», «Баку». Впервые в мире в нашей стране были проведены испытания СВВП в условиях боевых действий с применением оружия. Четыре Як-38 выполнили 107 полётов в Афганистане в условиях жары и высокогорья.

Иркутский характер

В 1936 году на Иркутском авиационном заводе приступили к производству **СБ** (скоростной бомбардировщик). Он достигал скорости 450 км/ч и был способен действовать самостоятельно без истребительного прикрытия в зоне непосредственных боевых действий, в ближнем тылу и на морских коммуникациях противника. С первых дней войны принимал активное участие в боевых действиях на советско-германском фронте, а также против Японии в августе 1945 года.

Пикирующий бомбардировщик **Пе-2** во время войны стал самым массовым советским бомбардировщиком. «Пешки», выпускаемые на нескольких заводах страны, участвовали в сражениях на всех фронтах, применялись сухопутной и морской авиацией в качестве пикирующих бомбардировщиков, истребителей, разведчиков.

Ер-2 – самый крупный из советских дальних двухмоторных бомбардировщиков. Он мог поднимать до 2 тонн бомб, имел большой бомбоотсек, вмещающий до 12 ФАБ-100. В феврале 1945 года на заводе была создана новая модификация Ер-2 с приставкой ОН (особого назначения). Машина предназначалась для высшего руководящего состава страны.

Фронтовой бомбардировщик **Ту-2** – один из лучших бомбардировщиков времён Великой Отечественной войны, оставленный на вооружении авиационных частей страны на период перехода от поршневой к реактивной авиации.

Ил-28 считается очень удачным самолётом. Этот фронтовой бомбардировщик выпускался большими сериями на пяти авиазаводах СССР (1953–1956 гг.), поставлялся во многие страны мира.

Бомбардировщик, разведчик и постановщик помех **Як-28** представляет собой цельнометаллический моноплан со стреловидным крылом, оперением и велосипедным шасси. Выпуск этих самолётов выдвинул Иркутский авиазавод в число лидеров отрасли. В 1982 году в сквере перед проходными завода на постаменте был установлен именно Як-28, ставший заводским символом.

Ан-24Т – военно-транспортный самолёт, созданный на основе пассажирского Ан-24 по требованию военных. Отличается от пассажирского варианта усиленным полом грузовой кабины, приспособлениями для крепления грузов и люком в хвостовой части фюзеляжа.

С 1970 по 1978 г. на Иркутском авиазаводе выпускали учебно-боевой самолёт **МиГ-23УБ** – модификацию сверхзвукового истребителя третьего поколения с крылом изменяемой стреловидности. Самолёт отличается от боевых носовой частью с двухместной кабиной. Может выполнять весь комплекс боевых задач.

Истребитель-бомбардировщик **МиГ-27** – ударный самолёт, создан на основе МиГ-23 и предназначался для нанесения ударов управляемым и неуправляемым оружием по наземным целям.

Су-27УБ – учебно-боевой истребитель, выпускающийся с 1985 г. Это двухместная сверхзвуковая крылатая машина четвёртого поколения, выполненная по интегральной схеме и обладающая совокупностью лётных характеристик, вооружения и оборудования, определяющих её как высокоэффективный боевой комплекс.

Специальная модификация Су-27УБ, построенная по заказу Войск ПВО в 1991 году и оснащённая системой дозаправки в воздухе, модернизированным оборудованием и системой дистанционного управления, – многоцелевой истребитель **Су-30**. На его базе в 1996 году был создан экспортный вариант Су-30К, а затем и Су-30МКИ, ставший одним из самых востребованных тяжёлых истребителей на мировом рынке.

В настоящее время иркутские авиастроители готовятся к поставке ВВС России многоцелевых истребителей Су-30СМ по контракту, подписанному в марте 2012 г. Как отметил министр обороны России Анатолий Сердюков, поступление в Вооружённые Силы современных сверхманёвренных двухместных истребителей Су-30СМ существенно увеличит боевую мощь российских ВВС.

Первый в новой России

Учебно-боевой самолёт **Як-130** создан в ОКБ им. А.С. Яковлева и сегодня производится на Иркутском авиационном заводе.

Среди новых самолётов ВВС России Як-130 занимает особое место. Он стал первой отечественной крылатой машиной, которая прошла путь от «осевой линии» до серийного производства после 1991 года. Старт работам по самолёту задало решение Государственной военно-промышленной комиссии от 25 июня 1990 г. Затем Военно-технический совет ВВС в июле 1992 г. задал конкурсную разработку учебно-тренировочного комплекса для военной авиации. Требовалось создать самолёт, который заменит чехословацкий Л-39 и обеспечит подготовку лётчиков истребителей четвёртого и пятого поколений.

Свой вариант наряду с другими известными фирмами предложило и ОКБ им. А.С. Яковлева, которое имело опыт создания удачных учебно-тренировочных машин, таких как поршневые УТ-2, Як-11, Як-18, Як-52 и реактивный Як-30. Новый проект Як-130 был разработан к 1993 г., однако государственное финансирование к тому моменту по известным причинам почти прекратилось. Тогда яковлевцы не только вложили в проект собственные средства, но и привлекли к работам итальянскую компанию Aermacchi. Это позволило продолжить создание самолёта в трудные годы.

Як-130 создавался в тесном контакте со специалистами ВВС России, которые внесли существенный вклад в формирование облика самолёта.

Демонстратор технологий Як-130Д совершил первый полёт 25 апреля 1996 г. А в сентябре 1999 г. ОКБ им. А.С. Яковлева получило заказ Министерства обороны РФ, позволивший построить предсерийные самолёты. В апреле 2002 г. ВВС России объявили Як-130 победителем тендера на поставку новых учебно-боевых самолётов.

Первые серийные Як-130 для ВВС России строились в Нижнем Новгороде на заводе «Сокол». Однако непростое финансово-экономическое положение предприятия не позволило развернуть крупносерийное производство.

Переломным в программе Як-130 стал 2003 г., когда было объявлено о вхождении ОКБ им. А.С. Яковлева в состав корпорации «Иркут». Эта компания вложила в программу Як-130 прибыль, полученную от поставок в Индию истребителей Су-30МКИ. Инвестиции позволили ускорить завершение разработки и лётные испытания. Для производства Яков в Иркутске была создана новая технологическая база, опиравшаяся на комплексное использование современных цифровых технологий.

21 августа 2009 г. с аэродрома Иркутского авиационного завода впервые поднялся в небо первый серийный Як-130, пилотируемый лётчиком-испытателем первого класса Сергеем Михайлюком и заместителем генерального директора ОКБ им. А.С. Яковлева по лётным испытаниям Романом Таскаевым. К концу 2009 г. государственные совместные испытания были успешно завершены.

Определяющую роль в судьбе Як-130 сыграл генеральный директор – генеральный конструктор ОКБ им. А.С. Яковлева Олег Демченко. На 2005–2011 годы, когда он возглавлял также и корпорацию «Иркут», пришёлся основной объём работ по доводке и освоению серийного производства Як-130 в Иркутске. В августе 2012 года старший вице-президент «Объединённой авиастроительной корпорации» Олег Демченко вновь стал президентом «Иркута», что будет способствовать дальнейшему развитию программы.

Специалисты «Иркута» смогли не только организовать производство, но и продвинуть Як-130 на экспорт.

Отлаженное производство самолётов на Иркутском авиационном заводе – филиале корпорации «Иркут» – стало одной из предпосылок заключения в конце 2011 г. государственного контракта на поставку 55 самолётов Як-130 ВВС России. Первые машины уже строятся, а поставка всей партии должна завершиться в 2015 г.

Як-130 не только полностью соответствует требованиям российских военных, но и фактически задал мировой стандарт учебно-боевой машины нового поколения.

Работа по программе Як-130 не останавливается. Его дальнейшее развитие в корпорации «Иркут» связывают с наращиванием боевых возможностей. В частности, на нём будет установлена современная электронно-оптическая система, обеспечивающая применение высокоточного вооружения в любое время суток. На следующем этапе машина получит бортовую РЛС.

Учебные центры ВВС России ждут Як-130. Как заявил министр обороны РФ Анатолий Сердюков, этот самолёт «позволит вывести обучение лётчиков на требуемый уровень и подготовить их к освоению боевых машин пятого поколения, к массовым закупкам которых приступает военное ведомство».

Андрей ГАРАВСКИЙ,
«Красная звезда».

ВВС РОССИИ – 100 ЛЕТ

НЕБЕСНЫЙ ДОЗОР РОССИИ

В боевом составе отечественных Военно-воздушных сил есть части вооружённые авиационными комплексами дальнего радиолокационного обнаружения А-50. Могучие самолёты с характерным грибовидным обтекателем над фюзеляжем всегда вызывают особый интерес зрителей воздушных парадов и показов авиационной техники. Что же скрывается под обшивкой крылатого гиганта? Какие задачи призван решать этот самолёт? Кем и когда он создан? Каковы перспективы дальнейшего развития?

На эти и многие другие вопросы читателям «Красной звезды» отвечает Владимир ВЕРБА - генеральный директор - генеральный конструктор ОАО «Концерн «Вега», генеральный конструктор РФ по системам и комплексам разведки, дозора и управления авиационного базирования и по комплексам с беспилотными летательными аппаратами, доктор технических наук, профессор, заслуженный деятель науки РФ.

ПЕРВЫМ отечественным самолётным комплексом дальнего радиолокационного обнаружения (ДРЛО) стал самолёт Ту-126. Радиотехнический комплекс (РТК) «Лиана» был создан в НИИ-17 (впоследствии МНИИП, ныне головное предприятие ОАО «Концерн «Вега») под руководством генерального конструктора комплексов ДРЛО В.П. Иванова. Работа по комплексу началась в 1958 г.

Отличительная особенность самолёта Ту-126 - расположенный над фюзеляжем десятиметровый вращающийся в полёте радиопрозрачный обтекатель с расположенными внутри антеннами РЛС и аппаратурой государственного опознавания. Входящая в состав РТК «Лиана» радиолокационная станция в то время считалась настоящим чудом техники. Она позволяла обнаруживать воздушные цели (в зависимости от их размеров) на дальностях от 100 до 300 км и морские цели (надводные корабли) до радиогоризонта.

Бортовая телекодовая аппаратура могла передавать полученные сведения на командные пункты противовоздушной обороны (ПВО) и ВМФ, расположенные на расстоянии до 2.000 км. Чтобы обеспечить круговой обзор, антенная система РЛС была установлена над фюзеляжем на пилоне высотой 2,6 м и в процессе работы вращалась со скоростью 10 об/мин. Так появился первый в мире самолёт ДРЛО с вращающимся грибовидным обтекателем РЛС, что стало подлинным техническим новшеством, заимствованным позже американскими специалистами.

Ту-126 с РТК «Лиана» был принят на вооружение авиации Войск ПВО в 1965 году и в течение 25 лет выполнял задачи противовоздушной обороны на северо-западе страны. Самолёт Ту-126 создан в КБ А.Н. Туполева путём доработки пассажирского самолёта Ту-114. Серийно выпускался Куйбышевским авиационным заводом. Радиотехнический комплекс «Лиана» выпускался производственным объединением «Восход» в г. Свердловске.

В последующие годы коллективом были созданы многочисленные образцы радиоэлектронного вооружения в интересах ВВС. Венцом научно-технических разработок Концерна «Вега» стало создание в 1986 г. авиационного комплекса дальнего радиолокационного обнаружения (АК ДРЛО) А-50 с радиотехническим комплексом «Шмель». В те годы создание подобной системы было под силу только сверхдержавам: СССР (А-50) и США (Е-3, Sentry). Авиационный комплекс ДРЛО по сей день остаётся самой технически сложной (общая масса аппаратной части комплекса превышает 10 тонн) радиоэлектронной системой, поднимаемой в небо пилотами российских ВВС.

В состав АК ДРЛО входит самолёт А-50 (главный конструктор А.К. Константинов), созданный Таганрогским авиационным научно-техническим комплексом им. Г.М. Бериева на базе самолёта Ил-76МД, и радиотехнический комплекс «Шмель» (главный конструктор В.П. Иванов), разработанный большой группой НИИ и КБ СССР при ведущей роли МНИИП (ОАО «Концерн «Вега»).

РТК «ШМЕЛЬ» - комплекс дальнего радиолокационного обнаружения воздушных целей, в том числе низколетящих над любыми видами земной поверхности. Он позволяет обнаруживать надводные корабли на дальности до 400 км (радиогоризонт), определять государственную принадлежность и координаты обнаруженных объектов, передавать данные о них на АСУ различных видов Вооружённых Сил. С борта самолёта А-50 осуществляется наведение истребителей на воздушные цели, вывод фронтовой и морской авиации на заданные наземные или надводные цели.

В составе комплекса: РЛС дальнего обнаружения, вычислительная система, средства государственного опознавания и управления истребителями, система радиосвязи, в том числе по спутниковой радиолинии, аппаратура контроля и документирования, рабочие места членов радиотехнического экипажа с системой отображения информации.

АК ДРЛОиУ А-50У.

ВВС РОССИИ – 100 ЛЕТ

В состав самолета А-50, помимо РТК «Шмель», входят пилотажно-навигационный комплекс, представляющий совокупность инерциальных, аэрометрических, радиотехнических и вычислительных средств для автоматизированного полёта по заданным при барражировании траекториям, определения собственных координат, управления посадкой и встречей для дозаправки в воздухе, а также системы жидкостного и воздушного охлаждения, дополнительная энергоустановка.

Пилотирует самолёт экипаж из пяти человек, управление РТК «Шмель» выполняет тактический экипаж, в состав которого входят офицеры боевого управления (командир РТК, старший штурман наведения и два штурмана наведения, старший оператор сопровождения и два оператора сопровождения) и бортинженеры РТК, РЛС, средств связи.

Самолёт А-50 находится на вооружении ВВС России с 1985 г. Принятию на вооружение предшествовали трудоёмкие лётно-конструкторские и государственные испытания. К ним было привлечено большое количество специалистов промышленности и Вооружённых Сил. От ВВС испытаниями руководил А.И. Мишин. На заключительных стадиях обоих этапов испытаний к ним привлекались строевые полки истребительной и бомбардировочной авиации.

В период 1986-1989 гг. самолёты многократно использовались для обучения лётного и радиотехнического экипажей, совершали полёты над территорией СССР и стран - союзников по Варшавскому договору - ГДР, Польши, Венгрии. Экипажи самолёта не раз были задействованы в широкомасштабных учениях. В 2000 г. самолёт демонстрировался в Индии, успешно решая конкретные учебно-боевые задачи ВВС Индии с участием военно-технических специалистов Индии и России.

Практика использования самолётов А-50 показывает, что включение АК ДРЛО в систему боевого управления авиацией позволяет своевременно обнаруживать воздушные цели на достаточно большом удалении от линии государственной границы (линии фронта). Это значительно увеличивает резерв времени для обеспечения противодействия авиации противника и вывода своей авиации из-под удара по сравнению с данными, получаемыми от наземных РЛС.

В НАЧАЛЕ нового века по заказу Министерства обороны России специалисты ОАО «Концерн «Вега» провели глубокую модернизацию радиотехнического комплекса А-50.

В усовершенствованной модели А-50У установлена бортовая вычислительная система, построенная на современных цифровых вычислительных машинах (ЦВМ) с большей производительностью и быстродействием, что позволило нарастить возможности функционального программного обеспечения.

За счёт введения сквозного канала цифровой обработки радиолокационной информации, модернизации приёмного и передающего устройств, а также применения новых аппаратных и программных средств ЦВМ улучшены технические характеристики РЛС. Значительно повышены надёжность работы и характеристики аппаратуры спутниковой связи в части увеличения скорости, объёма и качества информационного обмена.

В модернизированном радиотехническом комплексе используются современная элементная база, прогрессивные методы монтажа и сборки, а также другие новейшие технологии, что значительно снизило энергопотребление, габариты и массу аппаратуры, а также повысило её надёжность. В целом это позволило существенно уменьшить общий вес комплекса и облегчить самолёт. Как следствие, появилась возможность брать на борт больше топлива при том же взлётном весе машины. Соответственно увеличиваются дальность полёта и время выполнения боевой задачи на заданном рубеже. При этом взлётно-посадочные характеристики - устойчивость и управляемость А-50У остались без изменений. Кроме того, на А-50У (в отличие от А-50) оборудованы комнаты отдыха для экипажа и буфет с бытовым оборудованием.

Модернизации подвергнута система отображения на рабочих местах операторов. Кардинально модернизированы рабочие места членов тактического экипажа самолёта. На А-50У установлены универсальные средства отображения на основе дисплейных комплектов с жидкокристаллическими индикаторами большой размерности и разрешения.

Современная эргономика приборных досок операторов, пультов и органов управления, хорошая видимость (считываемость) с рабочих мест полного объёма представляемой информации, удобство работы с оборудованием, качество и эффективность сигнализации в полной мере позволяют операторам в лётном снаряжении выполнять свои обязанности.

В составе пилотажно-навигационного комплекса имеется спутниковая навигационная система, что значительно повышает точность самолётовождения.

По мнению военных специалистов, в результате проведённых в рамках модернизации работ значительно возросли функциональные возможности авиационного комплекса дальнего радиолокационного обнаружения и управления А-50У: увеличено количество одновременно сопровождаемых целей и одновременно наводимых истребителей, повышена дальность обнаружения различных летательных аппаратов, в том числе и принципиально новых типов.

В конце 2011 года первый модернизированный АК ДРЛОиУ А-50У принят в эксплуатацию одной из авиационных частей ВВС России в Ивановской области.

В РАБОТЕ над АК ДРЛО в полной мере раскрылось значение тесного взаимодействия разработчиков и генерального заказчика опытно-конструкторской работы - Военно-воздушных сил. Тогда была заложена основа эффективного механизма сотрудничества концерна «Вега» и ВВС в разработке перспективных комплексов и систем ДРЛО, воздушной разведки, беспилотной авиации и других систем, работа над которыми идёт уже сегодня.

В начале нового тысячелетия ВВС России пришли к выводу о необходимости создания комплекса ДРЛОиУ воздушного базирования следующего поколения. Он призван соответствовать современному уровню развития радиоэлектроники и эффективно противодействовать вновь возникшим и перспективным средствам воздушного нападения и угрозам с воздушно-космических направлений, включая баллистические цели, крылатые ракеты, беспилотные летательные аппараты, выполненные с применением стелс-технологий, а также более эффективно работать по наземным целям.

Министерство обороны разработало для предприятий российской радиоэлектронной и авиационной промышленности техническое задание на создание нового комплекса. Головной организацией по данной работе и созданию нового радиотехнического комплекса постановлением Правительства РФ определено ОАО «Концерн «Вега». Самолёт разрабатывается ОАО «ТАНТК им. Бериева».

Опытно-конструкторская работа была начата и ведётся концерном «Вега» совместно с предприятиями-соисполнителями. Сегодня коллектив значительно расширил масштаб научно-технического задела по АК ДРЛОиУ нового поколения, известного как самолёт А-100. В нём используется бортовая РЛС, основанная на технологии активных фазированных антенных решёток (АФАР). Это будет принципиально новая машина с большим числом информационных датчиков и высоким уровнем многофункциональности при решении задач разведки, оповещения и управления. Предусматривается высокоточное определение координат не только воздушных (надводных), но и наземных подвижных и неподвижных целей, а также работа по радиоизлучающим объектам. В связке самолёта А-100 с многофункциональными истребителями 5-го поколения создаётся мощная разведывательно-ударная система, позволяющая оперативно реагировать на действия агрессора как на земле, так и в воздухе.

В 2011 г. в соответствии с согласованными планами началось изготовление и испытания отдельных систем, агрегатов и узлов радиотехнического комплекса самолёта А-100. Завершение ОКР по созданию нового АК ДРЛО для российских ВВС запланировано на 2014 г.

ДЛЯ инспекционных полётов, выполняемых Россией над территориями государств - участников Международного договора по открытому небу, ОАО «Концерн «Вега» создаёт авиационную систему наблюдения «Открытое небо» (АСН ОН). АСН ОН станет самодостаточной системой, включающей в себя самолет наблюдения, аппаратуру наблюдения и средства, необходимые для контроля характеристик системы (наземный комплекс контрольных мир) и реализации полученной информации (наземный комплекс сбора и обработки данных) и учебно-тренировочные средства. В качестве самолёта наблюдения на базе пассажирского самолёта Ту-214 совместно с ОАО «Туполев» создан самолёт Ту-214ОН. Сегодня он находится на стадии завершения лётных испытаний и уже в этом году поступит в одну из авиационных частей. По мнению зарубежных экспертов, это будет лучший в мире самолёт, работающий в программе «Открытое небо».

В заключение следует отметить, что коллективы предприятий ОАО «Концерн «Вега» сделают всё от них зависящее, чтобы ВВС России получали авиационные комплексы высочайшего научно-технического уровня, превосходящие по своим характеристикам зарубежные аналоги.

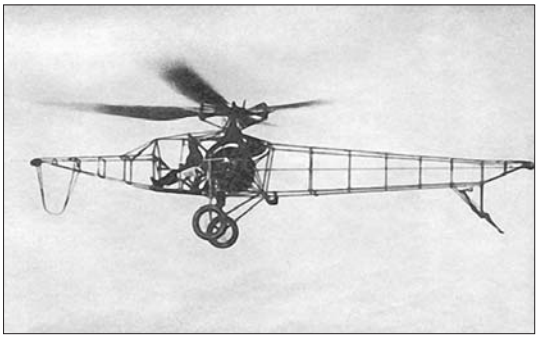
В нашей научно-исследовательской и конструкторской работе успех и достижения невозможны без активного участия представителей ВВС: специалистов заказывающих управлений, учёных и инженеров военных НИИ и вузов, лётчиков-испытателей, лётного и наземного инженерно-технического состава, военных представителей на предприятиях. С ними мы делим нелёгкий хлеб творческого научного и конструкторского поиска, многомесячные полигонные и войсковые испытания, радость побед и горечь неудач.

Сердечно поздравляю российских военных авиаторов со 100-летием отечественных ВВС!

Андрей ГАРАВСКИЙ,
«Красная звезда».

В ТРАДИЦИЯХ МИЛЯ И КАМОВА

В наше время большинство людей воспринимает вертолёт, как обычное техническое средство, хотя и используемое для выполнения специфических задач, но весьма обыденных. Путь к этой обыденности был очень сложным и трудным по сравнению с самолётной авиацией. Многие первые шаги к сегодняшним успехам мирового вертолётостроения сделали наши соотечественники. Россия из тех стран мира, которые стояли у колыбели вертолётостроения.



Пролог

Впервые в мире натурную модель вертолёта построил в 1754 году Михаил Ломоносов. Он указал в годовом отчёте, что целью этой работы было создание машины, которая, «поднимаясь кверху сама, могла бы поднять маленький термометр, дабы узнать градус теплоты на вышине».

В XIX веке у нас в стране и за рубежом предпринимались попытки создать машину, именуемую теперь вертолётом, но до создания летающего образца дело так и не дошло. Вертолётная эра началась раньше самолётной, но идея подъёма в воздух с помощью несущего винта была реализована позже из-за технических и аэродинамических сложностей конструирования.

Фундаментальные научные и экспериментальные исследования были выполнены Николаем Жуковским. Они легли в основу теории вертолёта.

Огромный вклад в создание вертолётов внёс Борис Юрьев. Главное его изобретение - механизм для управления вертолётом - автомат перекоса. Именно это устройство обеспечивает характеристики устойчивости и управляемости, приемлемые для безопасного пилотирования. Он его придумал в 1911 году, будучи студентом Московского высшего технического училища. В том же году Юрьев создал ставшую теперь классической схему одновинтового вертолёта с автоматом перекоса несущего винта и рулевым винтом. В следующем году он построил модель вертолёта в натуральную величину.

Два десятилетия никому в мире не удавалось построить вертолёт, способный подниматься на высоту более нескольких десятков метров. Но и эти полёты были непродолжительными, пребывание изделий в воздухе исчислялось секундами и минутами.

В начале XX века в нашей стране была проделана огромная научно-исследовательская работа, которая позволила в 1925 году в Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ) создать «геликоптерную группу», которая занялась проектированием вертолёта. В группе работали энтузиасты вертолётостроения, в том числе Николай Камов и Михаил Миль. В 1930 году был построен первый советский экспериментальный одноместный вертолёт ЦАГИ 1-ЭА с двумя двигателями М-2 мощностью по 88,2 кВт (120 л.с.). Он имел один несущий винт и четыре небольших рулевых винта.

Первым испытателем этой машины стал один из его конструкторов, руководитель геликоптерной группы ЦАГИ, лётчик с боевым опытом Алексей Черёмухин. Первый полёт был выполнен в августе 1930 года.

Прошло два года. 14 августа 1932 года Алексей Михайлович Черёмухин достиг на вертолёте высоты 605 м. По тем временам это было огромным достижением, ведь официально зарегистрированный мировой рекорд высоты полёта, выполненного на итальянском вертолёте Асканио, составлял 18 метров.

В 1935 году под руководством Николая Камова был создан боевой автожир А-7. Эта машина в первые месяцы Великой Отечественной войны использовалась в качестве связной, корректировщика, но из-за господства в воздухе авиации противника её использование было признано нецелесообразным и малоэффективным.

Перед Великой Отечественной войной у нас в стране при МАИ им. С. Орджоникидзе было создано ОКБ-3, которым руководил профессор Юрьев, а затем Братухин. Работы по конструированию винтокрылых машин велись и во время войны, но до серийного производства дело не дошло.

Перед окончанием войны вертолётной тематикой занялось ОКБ Яковлева. Его конструкторы создали несколько типов вертолётов, но их наибольший успех - Як-24. Этот вертолёт выпускался серийно и стоял на вооружении нашей армии.

Прорыв

Не секрет, что ОКБ как у нас в стране, так и за рубежом находятся в постоянной конкуренции. Создать машину, которая будет наиболее востребованной заказчиками, мечта любого конструктора. После нескольких десятилетий таких состязаний основу российской вертолётостроительной отрасли составляют конструкторские бюро, носящие имена своих создателей. В истории мирового вертолётостроения - Николай Ильич Камов и Михаил Леонтьевич Миль - личности уникальные. Их активный профессиональный рост в качестве конструкторов начался после Второй мировой войны.

В ноябре 1947 года состоялся первый полёт вертолёта Ка-8, сконструированного Николаем Камовым. В следующем году машину продемонстрировали на воздушном параде в Тушине. Уникальность конструкции вертолёта заключалась в соосной схеме. Она упрощает конструкцию вертолёта в плане компенсации реактивного вращающего момента по сравнению с одновинтовой схемой, где для этого используется хвостовой винт. В дальнейшем соосная схема стала своеобразной визитной карточкой камовского модельного ряда.

ВВС РОССИИ – 100 ЛЕТ

«Долго мы ломали голову, какое дать название машине, понимая, что рано или поздно оно привьётся и войдёт в наш словесный обиход. Наконец решили назвать аппарат вертолётом».

Николай КАМОВ.

В марте 1947 года в ЦАГИ была образована вертолётная лаборатория № 5. Её начальником назначили Михаила Миля. Под его руководством был создан универсальный испытательный стенд натурной геликоптерной установки (НГУ). Он использовался для исследования полноразмерных несущих винтов и доводки конструкции основных частей винтокрылых аппаратов.

В декабре 1947 года Миль возглавил опытно-конструкторское бюро по вертолётостроению. На основе НГУ был создан вертолёт Ми-1. На нём первые три подъёма в воздух на аэродроме Захарково 20 сентября 1948 года выполнил лётчик-испытатель Матвей Байкалов. Через десять дней был выполнен полёт с поступательной скоростью 50-100 км/ч.

7 октября 1948 года было образовано опытно-конструкторское бюро (ОКБ) под руководством Николая Камова.

Мощнейшим толчком в развитии отечественного вертолётостроения стала война в Корее 1950-1953 годов. Необычные по тем временам машины использовали для воздушной разведки, связи, выбора огневых позиций, затем их стали применять для эвакуации раненых, а вскоре и для переброски воинских подразделений, вооружения, боеприпасов.

Военные весьма высоко оценили вертолёты и их возможности в качестве транспортного средства для повышения мобильности войск.

В создании вертолётов, предназначенных для военного ведомства, наиболее активно участвовали ОКБ Камова, Миля и Яковлева. Впоследствии яковлевцы прекратили работы по вертолётной тематике.

«Золотой вертолёт»

В нашей стране в общей сложности велись работы по созданию нескольких сотен типов вертолётов. Одни остались на стадии эскизного проектирования, опытно-конструкторских разработок, другие пошли в серию. У каждого проекта своя биография, свои поклонники и критики.

Однако пальма первенства среди успешно реализованных проектов принадлежит «восьмёрке». Михаил Миль предложил её как глубокую модернизацию Ми-4, когда о создании нового типа вертолёта не могло быть и речи. Промышленность освоила производство и увеличила объёмы выпуска «четвёрки». Начинать всё с нуля по новой машине при весьма туманных перспективах желающих не было. Ведь отечественные заказчики были вполне довольны имеющейся машиной.

В качестве затравки Миль предложил замену поршневого двигателя АШ-82В на газотурбинный АИ-24В. Проектом заинтересовалось Министерство гражданской авиации.

20 февраля 1958 года Совет Министров СССР принял постановление о разработке вертолёта В-8 грузоподъёмностью 1,5-2 тонны. После полётов первого опытного образца стало понятно, что машина должна быть двухдвигательной. Значит, надо создать новую трансмиссию, редуктор. Так шаг за шагом «восьмёрка» обретала новый облик.

«Давняя мечта человечества, выраженная в сказке о ковре-самолёте, наиболее полно воплощается в вертолёте».

Михаил МИЛЬ.

В 1962 году второй прототип В-8А поднялся в воздух. В 1967 году вертолёт Ми-8Т приняли на вооружение. Круг почитателей «восьмёрки» стремительно увеличивался. Наибольшее уважение со стороны наших военных она получила при выполнении задач по эвакуации раненых с поля боя.

Во время боевых действий в Афганистане звания Героя Советского Союза был удостоен 21 лётчик, из них семеро решали боевые задачи на «восьмёрках». Кроме сухой статистики цифр имеются и символические факты, связанные с этой машиной.

Полковника Николая Майданова за выполнение боевых задач в Афганистане удостоили звания Героя Советского Союза, а за выполнение аналогичных заданий при проведении контртеррористической операции в Чечне - Героя России. Вертолётчик воевал на различных модификациях Ми-8.

Не менее символично, что в год 100-летия ВВС России легендарная «восьмёрка» отмечает 50-летний юбилей. 2 августа 2012 года в подмосковных Панках на территории ОАО «МВЗ им. М.Л. Миля» состоялась торжественная церемония открытия памятника легенде отечественной авиапромышленности - вертолёту Ми-8.

«Восьмёрка» была «незаконнорождённой», но завоевала почёт, уважение, приобрела славу «рабочей лошадки». Теперь всё чаще и чаще её называют «Золотой вертолёт».

Миль сконструировал машину, которая и с позиций сегодняшнего дня оценивается как обладающая огромным модернизационным резервом. За прошедшие полвека заказчики получили в эксплуатацию более 13.000 «восьмёрок» в более чем 130 модификациях. Одни выпускались в единичных экземплярах, другие большими сериями.

В 2009 году ОАО «МВЗ им. М.Л. Миля» начало работы по глубокой модернизации уникальной машины. В итоге будет создана гражданская версия - вертолёт Ми-171А2, который сертифицируют по отечественным и зарубежным нормам лётной годности.

Задачи модернизации: повышение уровня безопасности вертолёта; повышение уровня комфорта; снижение прямых эксплуатационных расходов на 10 процентов; увеличение транспортной производительности на те же 10 процентов.

Практически всё бортовое оборудование Ми-8 / Ми-17 заменяется на комплекс бортового оборудования (КБО-17), разработанного за последние несколько лет. Оно имеет две наиболее важные особенности. Первое, позволяет лётчикам с высокой точностью определять направление ветра при заходе на необорудованную площадку.

Второе, в состав КБО-17 входят оптико-электронные системы, которые обнаруживают провода на линиях электропередачи на дальности до одного километра по курсу полёта, проецируют их и другие более мелкие препятствия на монитор в кабине экипажа.

В соответствии с новыми требованиями по обеспечению безопасности полётов усиливается конструкция фюзеляжа. Предусмотрены и другие весьма полезные новинки. Вертолёт оборудуется энергопоглощающими креслами как для экипажа, так и для пассажиров. Устанавливается система бортовой диагностики, которая позволит прогнозировать исправность работы оборудования и агрегатов на 10 лётных смен. В перспективе оно должно обеспечить перевод машины на эксплуатацию по техническому состоянию. Кроме этого, бортовое оборудование позволяет снизить численность экипажа до одного-двух человек. Кабина скомпонована таким образом, что обеспечена досягаемость органов управления различными системами как с левого, так и правого рабочего места лётчиков.

Вертолёт планируется оснастить двигателями ВК-2500 ПС-03, главным редуктором ВР-14 и усиленной трансмиссией. Проводятся мероприятия по увеличению ресурса агрегатов.

Ми-171А2 рассчитывается на максимальную дальность полёта 1.200 км, массу перевозимых грузов на внешней подвеске до 5 тонн. Прорабатываются различные изменения, связанные с улучшением аэродинамических характеристик.

В машине запланировано много обновлений. Они не только изменят облик «восьмёрки», но и обеспечат её соответствие всем современным мировым требованиям.

Юрий АВДЕЕВ,
«Красная звезда».

На снимках: ЦАГИ 1-ЭА, Ми-8 - «Золотой вертолёт».

ВОЕВАЛ И УЧИЛСЯ. УЧИЛСЯ И ВОЕВАЛ

23 февраля 1943 года. В небе над станцией Мга, что в Ленинградской области, идёт ожесточённый воздушный бой. Особенно выделяется виртуозностью и смелостью пилотажных приёмов один из советских лётчиков на Ла-5. Вот он идёт в лобовую атаку. «Мессершмитт» не выдержал – отвернул и, получив в фюзеляж короткую очередь, круто пошёл вниз, оставляя за собой чёрный шлейф дыма. Два вражеских самолёта тут же ринулись сверху на советский истребитель, но наш пилот перевернул машину и снизу расстрелял противников. Спустя мгновение из облаков вынырнули ещё два фашистских стервятника. Умелым манёвром советский лётчик уходит из-под удара и, набрав высоту, заходит в хвост вражескому самолёту, даёт пулемётную очередь с короткой дистанции – сбит четвёртый немецкий истребитель. И вдруг Ла-5 пошёл со снижением к земле. Машина перевернулась, и из кабины вывалилась тёмная фигура лётчика. Высота была 300-500 м. Вот-вот раскроется парашют, но он так и не раскрылся… В правой руке упавшего пилота, как потом выяснилось, было зажато вытяжное кольцо с обрывком тросика. От полученных травм он умер через полтора часа, так и не приходя в сознание.

Есть люди, жизнь которых пронеслась как метеор, но оставила неизгладимый след в истории страны. Одним из таких славных сыновей нашей Родины был дважды Герой Советского Союза Григорий Кравченко. В короткой биографии тридцатилетнего авиатора вместилось столько событий, что их хватило бы не на одну жизнь: участие в четырёх войнах, лётно-испытательная работа, командование авиачастями, авиасоединениями. Кравченко прошёл путь от курсанта Качинской военной школы пилотов до генерал-лейтенанта авиации.

Родился будущий военачальник 10 октября 1912 года в украинском селе Голубовка Новомосковского района Днепропетровской области. В поисках лучшей жизни многодетная семья перед Первой мировой войной переселилась в Казахстан, а затем в Зауралье, в село Звериноголовское Курганской области. В семье было пять сыновей и две дочери.

После окончания начальной школы в 1927 году Григорий поступил в школу крестьянской (колхозной) молодёжи, которая готовила работников сельского хозяйства. Любимыми его предметами были математика и агрономия, поэтому и выбрал он потом Пермский землеустроительный техникум. Так и стал бы он агрономом, но жизнь распорядилась иначе. В стране бурно развивалась авиация, были нужны лётчики. Комсомол обратился к молодёжи с призывом: «Комсомолец – на самолёт!» И Григорий, член ВЛКСМ с января 1928 года, откликнулся на этот призыв.

Начались дни упорной учёбы в 1-й военной школе пилотов (ВШП).

Первый ознакомительный полёт на учебной машине У-1 остался в памяти воздушного аса на всю жизнь. Потом были сотни полётов, но Григорий Пантелеевич любил вспоминать и рассказывать о первом, во время которого впервые ощутил себя крылатым.

Как одного из лучших выпускников Григория после окончания 1-й ВШП оставили инструктором-лётчиком учебной эскадрильи. Но он подготовил только одну группу курсантов.

ВВС РОССИИ – 100 ЛЕТ

Кравченко стремился скорее стать лётчиком-истребителем и совершенствовать лётное мастерство. Он подал рапорт командованию о переводе в строевую часть. Просьбу не сразу, но удовлетворили, и в 1933 году он получил направление в 118-ю эскадрилью 403-й истребительной авиабригады, дислоцировавшейся в Подмосковье.

Службу в авиабригаде Кравченко рассматривал как продолжение учёбы. Возвратившись с аэродрома, он подолгу засиживался за рабочим столом. В записную книжку скрупулёзно записывал расчёты, оптимальные углы разворотов, предпосадочную и посадочную скорости и другие данные, которые были зафиксированы в полётах минувшего дня.

На способности молодого лётчика обратил внимание выдающийся лётчик-испытатель Томас Сузи, участник Гражданской войны, бывший командир 1-й Ленинградской истребительной авиаэскадрильи, в которой в конце двадцатых годов служил ставший легендарным Валерий Чкалов. Командир-комиссар полковник Сузи формировал Отдельную истребительную авиаэскадрилью особого назначения при НИИ ВВС КА. В эту эскадрилью в июле 1934 года на должность командира звена был переведён Кравченко. Там он прослужил четыре года.

В ноябре 1934 года Кравченко был назначен старшим лётчиком, командиром отряда, а в сентябре 1935-го ему было присвоено военное звание лейтенант. В следующем году за отличные успехи в боевой, политической и технической подготовке Григорий был награждён первым орденом «Знак Почёта».

Говорят, судьба человека – это во многом его характер. А по характеру Григорий был упорным, целеустремлённым. Не мог он быть в стороне от происходящих в мире событий. В те годы наша страна откликнулась на просьбу китайского народа об оказании военной помощи в борьбе против японских милитаристов. С 13 марта по 24 августа 1938 года старший лейтенант Кравченко находился в спецкомандировке в Китае в качестве лётчика-добровольца.

В первом же воздушном бою 29 апреля в районе Уханя – важного экономического и политического центра Китая – с численно превосходящим противником Григорий показывал пример дерзости остальным лётчикам. Это было самое крупное воздушное сражение во время японско-китайской войны. Кравченко тогда сбил два японских бомбардировщика, но и его машина получила серьёзные повреждения. Из пробитых баков хлестали бензин и масло. Пилот снял забрызганные маслом очки, но стало ещё хуже: пары едкого бензина резали глаза. «Неужели погибну? В первом же бою, после первого успеха? Но уж если придётся умирать, то надо уничтожить и этого врага!» С такими мыслями Григорий направил самолёт в лобовую атаку. Японские истребители, как правило, таких нападений избегали. И-96 увернулся от боя и, набирая предельную скорость, стал удаляться. Советский лётчик приземлился на небольшом песчаном острове реки Янцзы. Кружилась голова, при посадке ещё ударился щекой и лбом о прицел. Сбежавшиеся местные жители оказали помощь пилоту. Оставив у самолёта охрану из крестьян, Кравченко отбыл на поезде в свою часть. Пришлось ехать почти сутки, так что времени было достаточно, чтобы обдумать все перипетии первого боя.

Результаты воздушного боя 29 апреля потрясли японское командование. Почти целый месяц японские лётчики не осмеливались атаковать Ухань. За 30 минут боя из 54 самолётов противника, участвовавших в налёте, была уничтожена 21 машина: 10 бомбардировщиков и 11 истребителей. Наши потери – 12 самолётов.

За пять месяцев боёв в Китае Кравченко провёл в небе 76 часов, в восьми воздушных боях сбил лично не менее 8 японских самолётов и не менее 5 – в группе.

26 сентября 1938 года старшему лейтенанту Кравченко было присвоено звание майор. В том же году он был награждён орденом Красного Знамени. А в следующем, в числе других отличившихся в Китае лётчиков-добровольцев, майору Кравченко присвоили звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина.

После спецкомандировки Григорий снова занялся любимым делом – испытанием самолётов новых конструкций. Он был назначен лётчиком-испытателем НИИ ВВС. Работал увлечённо, в качестве ведущего лётчика провёл государственные испытания истребителей И-16 тип 10 с крылом «М», И-16 тип 17, И-16ПС. Выполнил ряд испытательных работ на И-153 и ДИ-6. Но снова помешала война. В мае 1939 года милитаристская Япония напала на Монгольскую Народную Республику, с которой у Советского Союза был заключён Договор о взаимопомощи.

По инициативе помощника начальника ВВС Красной Армии Я.В. Смушкевича в район реки Халхин-Гол, где в первые дни боевых действий японцы одерживали победы в воздушных боях, были направлены 11 лётчиков Героев Советского Союза. В их числе с 29 мая по 7 сентября 1939 года сражался и майор Григорий Кравченко. Сначала его назначили инструктором, а в июле – командиром 22-го иап, понёсшего большие потери.

Молодой командир авиаполка обладал отличными организаторскими способностями, глубоким знанием авиационной техники и боевым опытом, которые он умело использовал для обучения и воспитания лётного состава. «Ещё Суворов учил бить не числом, а умением, – наставлял молодых Кравченко. – Японцы храбры, когда их много. Им нельзя отказать в смелости, мастерстве, умении применить хитрость и коварство. И учтите, стреляют они хорошо, причём из любого положения: с виража, пикирования, переворота и со спины. Так что осмотрительность – прежде всего. В бою держитесь звеном и помогайте друг другу». Он приводил случаи, когда японские истребители, атакуемые советскими И-16, имитировали падение с большой высоты – как будто подбиты. На самом деле на высоте 100-150 м от земли «падающий» самолёт резко выводился в горизонтальный полёт и на большой скорости уходил на свою территорию.

Лётчики, не имевшие боевого опыта, многому научились и подготовились к предстоящим боям. А ведь Григорию было всего 26 лет. Правда, он казался сослуживцам взрослее, они чувствовали и ценили его большой опыт. Кравченко, умело организовав бои, проводил обязательные послеполётные разборы, анализировал положительные и отрицательные моменты в действиях лётчиков, учил их избегать неоправданных потерь.

Только за один день 27 июня его подчинённые уничтожили в небе и на земле 18 японских самолётов. Да и сам командир всегда был образцом лётного мастерства и мужества. Над территорией МНР он лично сбил 5 самолётов, а по свидетельствам лётчиков – не менее 11.

В одном из боёв, уничтожив несколько истребителей противника, увлёкшись преследованием, из-за недостатка горючего Кравченко был вынужден совершить посадку в поле. К счастью, приземлился километрах в 60 северо-западнее своего аэродрома. Измождённый, искусанный москитами, он лишь через три дня добрался до части.

За личные победы и умелое руководство авиаполком Президиум Верховного Совета 29 августа 1939 года вторично присвоил Григорию Кравченко звание Героя Советского Союза – одним указом вместе с С.И. Грицевцом. Эти выдающиеся лётчики стали первыми в стране дважды Героями Советского Союза.

29 ноября 1939 года майору Кравченко присвоили звание полковника и назначили начальником отдела истребительной авиации 1-го Управления (боевой подготовки) Главного управления ВВС РККА.

Вскоре опыт боевого офицера потребовался и в советско-финской войне. Кравченко командовал Особой авиабригадой (авиагруппой) вначале из трёх, затем из шести полков – бомбардировочных и истребительных. В труднейших условиях зимы и весны 1939-1940 годов Кравченко выполнял задачи, поставленные руководством страны: препятствовать перевозке военных грузов, получаемых противником из-за рубежа, к театру военных действий на Карельском перешейке.

19 января 1940 года Кравченко был награждён вторым орденом Красного Знамени, а 1 февраля ему присвоили очередное военное звание комбриг.

5 июня в связи с введением генеральских званий комдиву Кравченко было присвоено звание генерал-лейтенант авиации. Ему тогда было 27 лет.

В июле 1940 года три прибалтийские республики вошли в состав Советского Союза. Дважды Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Кравченко был назначен командующим ВВС Прибалтийского военного округа.

Молодой генерал понимал, что ему необходима высшая теоретическая военная подготовка. Он подал рапорт с соответствующей просьбой и вскоре был зачислен на курсы усовершенствования высшего командного и начальствующего состава Красной Армии при Военной академии Генштаба.

Но учиться не пришлось. Гитлеровская Германия вероломно напала на Советский Союз. Кравченко рано утром 22 июня 1941 года был вызван в Генштаб и направлен в Минск в распоряжение командующего ВВС Западного особого военного округа, который развернули в Западный фронт. 26 июня Кравченко назначили командиром 11-й смешанной авиадивизии. Это соединение затем героически сражалось в ряде фронтов.

Об эффективности боевой работы авиасоединений под командованием Кравченко, к примеру на московском направлении и в битве за Москву, говорит общий итог: за семь месяцев боевой деятельности – с 26 июня 1941 года по январь 1942 года – было уничтожено 903 танка, 3.777 автомашин с пехотой и военными грузами, 11 спецмашин, 17 бронемашин, 46 автобусов, 9 тракторов-тягачей, 41 железнодорожный вагон, 1.211 конных повозок с военными грузами и пехотой, 555 всадников, 241 мотоциклист, 17.110 пехотинцев, 261 дом, занятый противником, 9 складов с боеприпасами, 26 цистерн с горючим, 14 минометов, 123 зенитных пулемёта и зенитных орудия, 25 артиллерийских батарей, 10 переправ, 103 самолёта – в воздухе и на аэродромах.

Генерал Кравченко, имевший за плечами богатый боевой опыт, умело распоряжался своими поредевшими силами. Нередко и сам водил в бой большие группы самолётов. И хотя командование старалось сдерживать смельчака, он всё равно рвался в воздушные бои.

Летом 1942-го Кравченко возглавил новую 215-ю иад, сформированную из трёх полков. Все лётчики были переучены на новые истребители Ла-5. Соединение вошло в состав 2-го иак РВГК и убыло на Калининский фронт, где участвовало в оборонительных боях на великолукском направлении, затем – в Ржевской наступательной операции.

В начале января 1943-го авиадивизия перебазировалась на Волховский фронт и выполняла задачи по поддержке войск при прорыве обороны противника и снятию блокады Ленинграда. С 12 по 18 января лётчики 215-й иад провели 70 воздушных боёв, сбили 48 истребителей и 9 бомбардировщиков.

18 января войска Ленинградского и Волховского фронтов соединились: блокада была прорвана. Но важно было не только удержать отвоёванный у врага плацдарм, но и расширить его. Особенно ожесточёнными были бои за Синявинские высоты с мощными укреплениями противника.

23 февраля генерал Кравченко сам возглавил эскадрилью Ла-5 и повёл её в район Синявино. Лётчики вели бой с противником, имевшим почти пятикратное численное превосходство. В том воздушном бою на ленинградской земле и погиб воздушный ас Григорий Пантелеевич Кравченко.

Личный состав авиадивизии глубоко переживал гибель командира. На многих самолётах было написано: «Отомстим за Кравченко!» 28 февраля 1943 года в Москве на Красной площади состоялись похороны. Урну с прахом поместили в нише Кремлёвской стены.

За свои 30 лет Григорий Пантелеевич многое успел. Как командир был примером, образцом лётного мастерства и отваги в бою, как любящий сын всегда заботился и помогал родителям, как брат был внимателен к каждому в семье, как друг всегда приходил на помощь. Таким он и запомнился людям, оставив после себя самое главное – добрые дела и светлую память. Его именем названы улицы в Москве, на малой родине в селе Голубовка, в селе Звериноголовское Курганской области, где он учился и взрослел, в посёлке Синявино-1, где геройски погиб, в Кургане, где горятся своим земляком. Его имя носят многие школы в России.

Марина ЕЛИСЕЕВА,
«Красная звезда».

ЕГО ЗВАЛИ АМЕТ-ХАН

Первая в России школа лётного мастерства - Качинское высшее военное авиационное училище лётчиков - стала поистине «кузницей» выдающихся асов. Среди выпускников Качи - Александр Покрышкин - первый трижды Герой Советского Союза, Полина Осипенко - первая в нашей стране женщина, удостоенная Золотой Звезды, и многие другие прославленные военные пилоты… Одним из легендарных лётчиков, героев Сталинградской битвы, был выпускник школы сорокового года Амет-Хан Султан.

В Сталинград Амет-Хан попал в августе 1942 года. Здесь он был включён в состав 9-го гвардейского истребительного авиаполка, своеобразной сборной советских лётчиков, созданной для противодействия немецким асам. В состав этой группы, кроме него, вошли: будущие дважды Герои Советского Союза Владимир Лавринёнков, Алексей Рязанов, Иван Степаненко и будущие Герои Советского Союза Иван Борисов и Борис Ерёмин. Это назначение не было случайным - в послужном списке Амета было к тому времени немало героических эпизодов. Ведь уже в первый день войны младший лётчик 4-го иап Амет-Хан Султан выполнил несколько боевых вылетов на истребителе И-153 на разведку и штурмовку наступающих войск. Осенью 1941 года он вместе с сослуживцами прикрывал небо Ростова-на-Дону. С марта 1942 года полк находился в составе ПВО Ярославля. Там Амет-Хан Султан одержал свою первую воздушную победу. 31 мая 1942 года, израсходовав в атаках весь боезапас, он таранил вражеский бомбардировщик «Юнкерс-88», ударив его левой плоскостью снизу. При ударе машина Амет-Хана застряла в загоревшемся «юнкерсе». Лётчику удалось выбраться из кабины своего самолёта и воспользоваться парашютом. Спустя несколько дней Амет-Хана пригласили в Ярославль, где городской комитет обороны наградил его именными часами и почётной грамотой. Награждение проходило при большом стечении народа на Советской площади, где был выставлен для всеобщего обозрения сбитый нашим лётчиком «юнкерс». Позже за подвиг, совершённый в небе над Ярославлем, пилот был награждён орденом Ленина.

Под Сталинградом Амет-Хан был сбит и второй раз спасся с помощью парашюта. В октябре 1942 года он становится командиром 3-й авиаэскадрильи 9-го иап, в составе которого воевал до конца войны. После переучивания на «Аэрокобру» Амет-Хан участвовал в освобождении Ростова-на-Дону, в ожесточённых воздушных боях на Кубани, в освобождении Таганрога, Мелитополя, Крыма. В январе 1944 года в паре со своим ведомым, Героем Советского Союза Иваном Борисовым, он принудил к посадке на свой аэродром немецкий связной самолёт «Шторх». Когда связной самолёт в сопровождении советских истребителей приблизился к нашему аэродрому, внизу оживились:

- Братцы, наши «каракатицу» какую-то конвоируют!

К аэродрому действительно приближалась странная воздушная кавалькада. Окрещённый каракатицей за свой неуклюжий вид одномоторный немецкий самолёт связи Fi-156 «Шторх» резво тарахтел мотором и шёл у самой земли. Сопровождала его пара истребителей полка. Впрочем, пилот пленённого самолёта, понимая, видимо, безвыходность своего положения, не пытался удрать. Наверное, ещё издали заметил аэродром, потому что с ходу, будто век тут летал, произвёл посадку. Пока вслед за ним садилась пара истребителей, «Физелер - Шторх» закончил пробег, подрулив прямо к тому месту, где стояли лётчики. Тут самолёт лихо развернулся. Пилот выключил мотор. Открылась дверца кабины. На землю спрыгнул, сверкая белозубой улыбкой... Амет-Хан. Шагнув к командиру полка, молодцевато отрапортовал:

- «Шторх» доставлен в исправности! Может, пригодится. А пленного лётчика я тоже привёз... - сказав это, Султан запнулся, развёл руками: - Из кабины только не может выбраться, бедолага, с животом непорядок...

Мало-помалу прояснилась история с незадачливым «Шторхом». Немецкий пилот в звании обер-лейтенанта летел в Очаков. Вёз штабного офицера с важными документами. Из-за непогоды они сбились с курса, заблудились. Когда «Физелер - Шторх» пролетал вблизи нашего аэродрома «подскока», об этом доложили Амет-Хану. Он распорядился посадить вражескую машину. Взлетела пара истребителей. Фашиста заставили сесть. К немецкому самолёту подъехал Амет-Хан. Как запустить двигатель? В воздухе он и сам знает, что к чему. Сев в кабину, жестом предложил обер-лейтенанту: «Покажи, как запускать мотор». Пилот понял его по-своему, ткнул себя пальцем в грудь, кивнул на сиденье: мне, мол, надо сесть, чтобы показать, как это делается. «Ничего, - махнул рукой Амет-Хан. - Без тебя разберёмся». И разобрался. Сам, без посторонней помощи усвоил премудрости «Шторха». Через час он уже рапортовал командиру, что доставил вражескую машину и её «пассажира» в сохранности.

После отдыха летом 1944 года и перехода на новый истребитель Ла-7, Амет-Хан воюет в Восточной Пруссии, участвует в штурме Берлина. Последний свой воздушный бой гвардии майор Амет-Хан Султан провёл 29 апреля 1945 года над находящимся в черте Берлина аэродромом Темпельхоф, сбив «Фокке-Вульф-190». Всего за время войны Амет-Хан Султан совершил 603 боевых вылета (из них 70 - на штурмовку живой силы и техники противника), провёл 150 воздушных боёв, в которых сбил лично 30 и в составе группы 19 самолётов противника.

Звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 1136) командиру эскадрильи 9-го Одесского Краснознамённого гвардейского истребительного авиационного полка капитану Амет-Хану Султану присвоено 24 августа 1943 года. Второй медалью «Золотая Звезда» помощник командира по воздушно-стрелковой службе того же полка (1-я воздушная армия) гвардии майор Амет-Хан Султан награждён 26 июля 1945 года.

Неудивительно, что сразу после окончания войны распоряжением

Верховного Главнокомандующего он был направлен на учёбу в Военно-воздушную академию. Но уже через год Амет-Хан подал рапорт на отчисление. Он не хотел становиться штабным офицером. Его главным желанием было вернуться к лётной практике, без которой он себя не мыслил.

И вот с февраля 1947 года Амет-Хан Султан - лётчик-испытатель Лётно-исследовательского института. За короткий срок он стал одним из лучших испытателей СССР. Уже в сентябре 1952 года удостоился звания лётчика-испытателя 1-го класса. А годом позже за проведение ряда успешных испытаний Амет-Хану была присуждена Государственная премия СССР. Более двадцати лет он занимался отработкой системы катапультирования из различных самолётов, испытанием авиадвигателей. В качестве лётчика-испытателя освоил около 100 летательных аппаратов. Его общий налёт - 4.237 часов. В 1961 году Амет-Хан Султану было присвоено звание «Заслуженный лётчик-испытатель СССР». Вместе с семьёй он жил в городе Жуковском Московской области. Воспитанник легендарной Качи, он никогда не забывал училища, которое дало ему путёвку в жизнь, в любимую профессию, в небо... И училище не забывало одного из своих лучших питомцев. Последнее приглашение от командования и политического отдела училища было получено Амет-Ханом на празднование 60-летия КВВАУЛ 21 ноября 1970 года. Тот юбилейный год был и годом его пятидесятилетия. А спустя чуть больше двух месяцев прославленного лётчика не стало. Трагедия произошла 1 февраля 1971 года при выполнении полёта на летающей лаборатории Ту-16, предназначенной для испытания нового реактивного двигателя.

Более 20 лет поднимался в воздух с испытательного аэродрома Амет-Хан Султан. Здесь, как и в боях, его также отличали мужество и самоотверженность. Надо было действительно сильно любить своё дело, чтобы сказать:

- Если есть хоть небольшая надежда, я не оставлю машины.

В тот роковой день подполковник Амет-Хан Султан и его экипаж действовали именно так - пилоты до последнего мгновения пытались спасти машину.

Дважды Герой Советского Союза, лауреат Государственной премии, заслуженный лётчик-испытатель СССР, выпускник легендарной Качи подполковник Амет-Хан Султан похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

Елена ЛОМАКИНА,
Юрий БОРОДИН,
«Красная звезда».

ВВС РОССИИ – 100 ЛЕТ

ВОЗВРАЩЕНИЕ

Судьба этого фронтового штурмовика – достойный сюжет для кинофильма. Особенно если учесть, что легендарный Ил-2 удалось извлечь со дна озёра в Мурманской области в год 100-летия Военно-воздушных сил России, а инициировали эту сложную операцию дети командира экипажа боевой машины Валентина Скопинцева.

В Мурманской области с первых дней Великой Отечественной войны и практически до её окончания не прекращались налёты фашистской авиации. В заполярном небе бои велись столь же жестокие и кровопролитные, как и на земле. Точного числа подбитых врагом советских самолётов не знает никто. Сколько их, опалённых войной, искорёженных, покоится в озёрах Заполярья? Никому не известные боевые машины год за годом ржавеют под толщей студёной воды...

Совсем другая судьбы была уготована самолёту Ил-2 фронтового лётчика Валентина Скопинцева, чудом уцелевшего в страшном бою 1943 года. Подробности того сражения удалось восстановить по архивным документам и воспоминаниям лётчика, которыми он часто делился со своими детьми.

25 ноября 1943 года командование 46-го штурмового авиационного полка ВВС Северного флота направило две восьмёрки штурмовиков с задачей атаковать немецкий аэродром в Луостари. Наши самолёты вылетели на рассвете, но из-за густого тумана не смогли дойти до основного объекта. Штурмовики нанесли удары по запасной цели и вернулись в базу. Когда рассеялся туман и небо стало ясным, они вновь поднялись и пошли на Луостари, чтобы выполнить поставленную командованием задачу.

В Заполярье уже начиналась полярная ночь, видимость была плохой, однако противнику удалось обнаружить наши машины. В воздух поднялись «мессершмитты». В итоге из 16 наших штурмовиков на базу вернулись только 10. Противник сбил пять истребителей сопровождения. Потом уже стало известно, что в сражении погибли семь лётчиков и шесть стрелков.

Фото Олега АЛЕКСЕЕВА.

В том воздушном бою участвовал экипаж младшего лейтенанта Валентина Скопинцева и воздушного стрелка Владимира Гуменного. Для 22-летнего лётчика это был всего третий боевой вылет, для стрелка-радиста - второй. Несмотря на малый опыт, пилот после того боя записал на свой счёт два самолёта противника, уничтоженных на земле, и подавленную зенитную точку, а стрелок - сбитый в воздухе вражеский истребитель Ме-109. Однако и Ил-2 тогда получил повреждения.

Младший лейтенант Валентин Скопинцев почти смог дотянуть машину до аэродрома базирования Ваенга-2, но из-за полученных в бою повреждений был вынужден аварийно сажать штурмовик на лёд озера Кривого в нескольких километрах от аэродрома. Пока не треснул лёд, Валентин успел вытащить из кабины раненого стрелка и отползти с ним к берегу. Тяжёлая бронированная машина, проломив лёд, ушла на дно. Будучи и сам раненым, Валентин Скопинцев три километра тащил на себе тяжелораненого Владимира Гуменного. После излечения в госпитале молодой лётчик продолжил воевать.

Как рассказала его дочь Евгения, для Валентина Скопинцева лётное дело было мечтой детства. В 1939 году, ещё школьником, он начал обучаться аэроклубе в Борисоглебском аэроклубе. Получив полное среднее образование, Валентин в 1940 году поступил в школу инструкторов Осоавиахима, после окончания которой в 1941 году его направили в Канский аэроклуб.

Стремясь стать военным лётчиком, Валентин в 1942 году поступил во 2-ю школу пилотов Военно-морского флота и успешно прошёл обучение на курсах командиров звеньев.

В октябре 1943 года младшего лейтенанта Скопинцева направили в 46-й штурмовой авиационный полк ВВС СФ для дальнейшей службы. А через месяц произошёл бой, о котором рассказано выше.

На Крайнем Севере Валентин Скопинцев служил до окончания боевых действий. За год прошёл путь от дублёра командира звена до заместителя командира второй эскадрильи. Совершил 51 боевой вылет, в большинстве из них возглавлял группу штурмовиков. За мужество и героизм Валентин Михайлович был награждён тремя орденами Красного Знамени и орденом Нахимова II степени.

В 1946 году Валентина Скопинцева по состоянию здоровья списали с лётной работы и в 1947 году в звании старшего лейтенанта уволили в запас. Покинув Заполярье, Валентин Михайлович никогда больше не посещал место гибели своего первого самолёта. Он и предположить не мог, что когда-то его боевую машину освободят из водяного плена.

Поднять самолёт со дна озера Кривого, расположенного неподалёку от гарнизона авиаторов Малое Сафоново, удалось только спустя 69 лет. Эту уникальную операцию инициировал сын командира экипажа Олег Скопинцев, который ещё в детстве узнал от отца историю боя, в котором тот не погиб чудом.

В 2011 году родственники лётчика приехали в Заполярье и вместе с другими начали поиск самолёта. Его обнаружили в полутора километрах от берега на глубине 17 метров.

Спустя год, в июне 2012 года, началась подготовка к подъёму. Операция длилась почти неделю и завершилась 21 июня, накануне всенародного Дня памяти и скорби. Подъём самолёта осуществили участники поисково-исследовательской группы раритетной авиации «Икар» из города Заозёрска при помощи Федерации авиареставаторов России. Штурмовик подняли со дна озера с помощью воздушных камер, а затем осторожно отбуксировали к берегу.

Дочь лётчика Евгения Скопинцева специально приехала в Заполярье, чтобы увидеть своими глазами, как боевую машину отца извлекут из воды. В 1996 году Валентина Михайловича не стало, но его дети бережно хранят трогательные рассказы отца о службе в Заполярье.

Евгения Валентиновна сообщила о планах отреставрировать самолёт Ил-2, на котором воевал отец, и оставить его последующим поколениям в память о воинах, защищавших Заполярье в годы Великой Отечественной войны.

Легендарный штурмовик вернулся к нам в 2012 году после сражений в Великой Отечественной... По мнению поисковиков, боевая машина с искорёженным винтом неплохо сохранилась, утеряна лишь хвостовая часть. Фюзеляж же в неплохом состоянии, поэтому реставрация должна быть успешной.

Описанные события Великой Отечественной войны сотрудники музея морской авиации Северного флота собирали по крупицам. Большую помощь им оказал мурманский поисковик Андрей Копытков. Малоизвестные факты стали основой для создания двух новых стендов. Один из них посвящён знаменитому 46-му штурмовому авиационному полку, который к окончанию войны был уже дважды Краснознамённым Печенгским. На втором стенде размещены сведения о лётчике морской авиации Северного флота Валентине Скопинцеве. Известно, что в своё время командование представляло его к присвоению звания Героя Советского Союза, но соответствующий указ не состоялся.

Ольга ВОРОБЬЁВА,
«Красная звезда».

ПРОЩАЛЬНЫЙ ПЕРЕЛЁТ

Полковника запаса Анатолия Боровкова знают многие наши читатели и коллеги. Ещё бы - долгие годы он работал в «Красной звезде», освещал боевые действия на Северном Кавказе, одним из первых в редакции был отмечен государственной наградой. А вот то, что отец Анатолия Боровкова - Виктор Дмитриевич - фронтовик да к тому же Герой Советского Союза, знают не все. И лишь самым близким известно, за что же отважный лётчик получил Золотую Звезду. Виктор Боровков рассказал об этом сыну - к тому моменту уже офицеру Вооружённых Сил страны - лишь незадолго до своей смерти.

ИНФОРМАЦИЮ о Герое Советского Союза Викторе Дмитриевиче Боровкове можно найти в самых разных источниках: от Большой биографической энциклопедии до популярного интернет-ресурса «Википедия». И везде будет рассказана история жизни этого удивительного человека, который сумел стать одним из легендарнейших лётчиков нашей страны. Одно только перечисление его боевых наград занимает несколько строк: Золотая Звезда Героя Советского Союза, орден Ленина, 2 ордена Красного Знамени, 2 ордена Отечественной войны I степени, 3 ордена Красной Звезды, многочисленные медали.

А начиналось всё весьма обычно для того времени. Аэроклуб, лётное училище гражданского воздушного флота, военная авиационная школа. Летал отменно, иначе не стал бы инструктором в Одесском авиаучилище пилотов. Случайных людей тогда среди лётных наставников не было - достаточно сказать, что в одном звене с ним служил впоследствии прославленный воздушный ас Борис Глинка.

С началом войны Боровков и его сослуживцы готовили кадры для истребительной авиации. И забрасывали командование рапортами отправить их на фронт. В 1943-м просьба Боровкова была удовлетворена. И он попал на фронт... без линии фронта. В составе 2-го авиационного полка 1-й перегоночной авиационной дивизии Гражданского Воздушного Флота перегонял по трассе «Алсиб» американские самолёты, поставляемые нам по ленд-лизу. И хотя советские пилоты, доставлявшие в нашу страну американские боевые и транспортные самолёты для ВВС Красной Армии, непосредственно не участвовали в боевых действиях, свою лепту - и весьма значительную - в общую победу над врагом они внесли. **ПОСЛЕ** окончания войны Виктор Боровков продолжал службу в авиационных частях. Осваивал реактивную технику, участвовал в первомайском параде 1946 года, ставил на крыло молодёжь. Вскоре пригодился арктический опыт лётчика: весной 1948 года Боровков был включён в состав высокоширотной арктической воздушной экспедиции «Север-2». Тогда группа из трёх истребителей Ла-11 выполнила перелёт дальностью 8 тысяч 500 километров по маршруту Москва - мыс Шмидта (Чукотка). Испытывая самолёт Ла-11 в условиях Крайнего Севера, Виктор налетал 50 часов. Впервые в истории авиации на одноместном истребителе он летал надо льдами Северного Ледовитого океана, удаляясь от берега на большие расстояния. Дважды выполнял сложные посадки на ледовый аэродром. Причём полёт проходил в тяжёлых метеоусловиях Арктики, а самолёт Боровкова, не имея посадочных лыж, приземлялся на крайне ограниченные и заснеженные аэродромы на колёса.

Вновь оказаться на войне офицеру Виктору Боровкову довелось через пять лет после окончания Второй мировой. В составе своего 28-го гвардейского истребительного авиаполка 151-го гвардейской истребительной авиационной дивизии комэск Боровков в июне 1950 года был отправлен в правительственную командировку в Северный Китай. С октября 1950-го по февраль 1951 года принимал участие в боевых действиях в корейской войне 1950–1953 годов.

ПО ОФИЦИАЛЬНОЙ версии, Золотой Звездой Героя Советского Союза Виктор Боровков был награждён 6 декабря 1949 года за участие в арктической экспедиции «Север-2». Как сказано в документах, «за отвагу и мужество, проявленные при выполнении воинского долга, а также за освоение новой военной техники». Однако это не совсем так. Были, конечно, мужество, отвага и новая военная техника. Но не только во время экспедиции.

В 1949 году капитана Боровкова вызвали в Москву - он был включён в авиационную делегацию, направляющуюся на американскую авиабазу в Фербенксе. Там планировалась встреча бывших союзников: тех, кто готовил на американской стороне ленд-лизовские самолёты к отправке и кто их оттуда забирал. Как водится, перед отлётом состоялось обычное для подобных событий собеседование. Офицерам ещё раз напомнили о том, «что там можно, а чего - нельзя».

Во время встречи разговор больше шёл о самолётах. Точнее о самолёте. Американском. Дело в том, что наши бывшие союзники реализовали некий секретный проект, который получил название «Чёрная вдова». Просочилась информация об этой машине и в вездесущую американскую прессу. Поэтому получить любые сведения о «Чёрной вдове» было чрезвычайно важно.

В Фербенксе загадочная «вдова» занимала самое видное место. Сделано это было умышленно: мол, вот какие новинки у нас имеются. Правда, внимательно разглядеть самолёт было невозможно: его тщательно укрыли брезентом, к тому же рядом маячил часовой. Да и гостей из СССР довольно спешно провели мимо. Официальная часть дружеского визита плавно перешла в неофициальную. Американцы о сухом законе уже забыли. Наши его и вовсе не знали. Так что виски и водка лились рекой. Но даже поднимая тосты за союзников и нашу общую победу, Виктор Боровков думал о «Чёрной вдове». И дело было не только в задании, полученном в Москве. Это был чисто профессиональный интерес.

На авиабазе Виктору всё было знакомо. И все знакомы. Даже многие официантки ещё помнили его по имени. Помнил его и американский сержант, который не раз в прошлом готовил для русского пилота к перегону новенькие «Кобры». Виктору хотелось выйти на воздух, более пристально взглянуть на секретный самолёт. А американец удерживал, требуя выпить ещё и ещё. И никак не удавалось избавиться от прилипалы. Он даже провожать «рашен фрэнда» вызвался. В гостиницу для лётчиков Виктор и его приятель шли как раз мимо охраняемого самолёта.

- А это что за музей под открытым небом? - с показным безразличием поинтересовался наш капитан.

- О, это не музей, это чудо техники, - ответил тот.

Сомневаться не приходилось - это был именно тот секретный самолёт, который его интересовал.

- Какое там чудо. У нас получше есть, - закинул сети Виктор.

Такого американский сержант стерпеть не мог. Ведь гость сомневался в могуществе их оружия. А значит, в могуществе США. И он совершил поступок, о котором, протрезвев, видимо, долго потом жалел. Он приказал часовому расчехлить машину. Заметим, что в армии Соединённых Штатов сержант - царь и бог. Не выполнить его приказ никому из военнослужащих и в голову не взбредёт. Поэтому брезент тут же был снят с самолёта.

Виктор Боровков с минуту смотрел на машину, затем повернулся и разочарованно произнёс:

- Обычный самолёт. Пойдём лучше водку пить...

- Да ты в кабину загляни, - всё больше распалялся американец.

И Виктор Боровков заглянул. Просто забрался в кабину и осмотрелся. На первый взгляд здесь всё было привычным. Боровков пощёлкал тумблерами, убедился, что машина заправлена. Такой шанс упускать было грешно. Запущенный двигатель мгновенно набрал максимальные обороты, заставив стоящих рядом с машиной американцев отшатнуться. «Рулёжки» и «взлётки» за годы перегонов были изучены лучше, чем матчасть «Кобры». И «Чёрная вдова», плавно взмыв над аэродромом военной базы, понеслась над волнами Берингова пролива к нашему аэродрому с трудным чукотским названием Уэлькаль. За капитаном Боровковым даже не снарядили погоню. Через 20 минут он был уже у своих.

Юрий БОРОДИН,
«Красная звезда».

ВВС РОССИИ – 100 ЛЕТ

АВИАЦИЮ ПЕЛЕНАЛА ВОЙНА

Первая мировая война стала горнилом, в котором быстро росла и мужала российская авиация. Поначалу её отличала упрощённость конструкций летательных аппаратов, малочисленность успешных авиаконструкторов и недостаточный опыт абсолютного большинства лётчиков при несомненном бесстрашии и стремлении к победе.

В 1910 году в императорской армии имелось всего семь самолетов, купленных казной у частных лиц, среди них всего один русской постройки. Однако на 1 августа 1914 года Россия имела уже самый большой воздушный флот в мире: он состоял из 263 самолётов. При этом российская авиация находилась на стадии формирования: предполагалось иметь 918 самолётов (из них 306 первой линии).

ЗНАЧИТЕЛЬНАЯ часть русских самолётов была построена на семи отечественных заводах. Это Русско-Балтийский завод в Риге с филиалом в Петрограде; завод С.С. Щетинина, акционерное общество В.А. Лебедева (оба - Петроград), акционерные общества «Дукс» и «Москва» (Москва), заводы А.А. Анатра (Одесса) и В.В. Слюсаренко. В ходе войны в строй вступило ещё пять заводов: Ф.Р. Терещенко, В.Ф. Адаменко, «Безобразов и Ко», А.А. Пороховщикова (деда нашего знаменитого актёра) и «Матиас». В основном выпускались аэропланы иностранных конструкций. Но иностранные фирмы отнюдь не спешили передавать русским свои новейшие технические разработки. К моменту, когда их всё-таки продавали в Россию, они успевали уже порядком устареть.

В России не было ни одного авиаремонтного завода - самолёты, нуждавшиеся в капитальном ремонте, отправлялись на место постройки, что в итоге приводило к сокращению выпуска новых машин. Мелкий ремонт выполняли на аэродромах, более сложный - в авиационных парках.

Очень медленно росло число самолётов на фронте. Если на день мобилизации русская авиация имела 244 машины, то на 1 июня 1916 года - всего 383, из них в строю - 250, в ремонте - 133.

Военное министерство фактически устранилось от координации выпуска самолётов. Да оно ничего и не смыслило в авиации. Когда военный министр Сухомлинов прибыл на испытательный аэродром в Петербурге и узнал, что построенные самолёты должны испытываться в полёте 1,5 часа, он приказал сократить испытательные полёты до 30 минут! Протесты лётчиков и инженеров ни к чему не привели.

Неудивительно, что в первый период войны основные потери приходились на аварии. К 5 октября 1914 года авиаотряды 3-, 5-, 8-и 9-й армий вследствие несчастных случаев из 99 самолётов 91 потеряли!

ВОПРЕКИ довольно распространённому мнению в боях российская авиация показала себя неплохо. И это во многом объясняется мастерством и неустрашимостью русских лётчиков.

К началу войны на каждый самолёт приходилось в среднем по два лётчика - всего их было подготовлено около 300. Почти половина из них (133) обучалась в двух крупнейших школах - Гатчинской (с отделением в Варшаве) и Севастопольской.

В 1913-1915 годах были дополнительно организованы авиашколы: в Москве (на базе Московского общества воздухоплавания), в Одессе (на средства банкира А.А. Анатра), в Петрограде (при Всероссийском аэроклубе, позднее объединена с Гатчинской) и Киевская школа лётчиков-наблюдателей. При этом резерва обученных лётчиков попросту не было, а Россия стала единственной из воюющих стран, не имевшей плана мобилизации гражданских лётчиков.

За 1915 год были подготовлены всего 190 лётчиков. При ежегодной потребности около 1.000 человек все российские школы могли обучить не более 500 авиаторов.

В ходе Первой мировой войны русские истребители уничтожили на Восточном фронте свыше 2.000 вражеских самолётов и около 3.000 лётчиков. Вот имена некоторых русских асов.

Первым среди лучших был штабс-капитан Александр Александрович Козаков, командир 1-го авиаотряда, сбивший 32 самолёта противника.

О первом в истории мировой авиации воздушном таране мирового известно. Его совершил штабс-капитан 9-й Сибирской стрелковой бригады командир 11-го корпусного авиаотряда Пётр Николаевич Нестеров. 26 августа 1914 года на «Моране» он таранил неприятельский «Альбатрос». (пилот унтер-офицер Франц Малина, летнаб лейтенант Фридрих Розенталь). Наш лётчик тогда погиб вместе с противником. Подвиг же поручика 12-го уланского Белгородского полка военного лётчика 4-го корпусного авиаотряда А.А. Козакова - второй в мире, но успешный воздушный таран 18 марта 1915 года - долгое время был незаслуженно предан забвению. А ведь на фронтах Первой мировой войны имя Козакова гремело.

Штабс-капитан Крутень Евграф Николаевич - 17 побед. В ноябре 1916 года Евграф Николаевич, как один из лучших российских истребителей, был направлен по обмену опытом во Францию, где он сбил два немецких самолёта, после чего отправился в Англию. Вернувшись на Родину, Крутень был произведён в капитаны и вернулся на должность командира 2-й истребительной авиагруппы, действовавшей на Западном фронте.

Евграф Крутень стал основоположником русской тактики воздушного боя. Он предложил ввести практику парных полётов и обосновал основные требования к самолёту-истребителю: вертикальная и горизонтальная скорость, вёрткость, высокий «потолок».

В память о лётчике была отчеканена специальная медаль. Похоронен Крутень на Лукьяновском кладбище Киева рядом с Петром Нестеровым.

Штабс-капитан Сергиевский Борис Васильевич - 14 побед (включая 3 аэростата). Войну начал пехотинцем. Был ранен. После госпиталя в начале 1916 года подал прошение о переводе в авиацию. Стал одним из лучших лётчиков-истребителей, был назначен командиром истребительного авиаотряда.

Капитан 2 ранга Северский Александр Николаевич - 13 побед. За войну он налетал 1.600 часов, участвовал в 57 воздушных боях. Среди множества боевых наград имел почётное Золотое оружие и орден Св. Георгия IV степени. Был отмечен специальной наградой за ценные изобретения в области морской авиации. Занимал должность командующего истребительной авиацией Балтийского флота и технического консультанта при Адмиралтействе, был авиаконструктором.

Николай ПАЛЬЧИКОВ,
«Красная звезда».

СПОРТ НОН-СТОП

ДЛЯ НИХ АРЕНА – НЕБО

В современный авиаспорт входят следующие виды: планёрный спорт, самолётный спорт, парашютный спорт и авиамодельный спорт.

Международная авиационная федерация (ФАИ) была образована в 1905 году. В настоящее время в ФАИ входит более 70 стран. Каждые два года ФАИ проводит чемпионаты мира по различным дисциплинам авиаспорта (по планёрному с 1948 года, по самолётному с 1960-го, по парашютному с 1951 года).

Планёрный спорт

Планёры изготовляются из дерева, лёгкого металла и искусственных материалов (фюзеляж – из стальных трубок, а крылья – из дерева).

Последние модели планёров изготавливаются преимущественно из искусственных материалов.

Система управления планёром состоит из:

- руля направления (управление этим рулём осуществляется путём нажима ногой на педаль);
- руля высоты;
- руля поворотов (управление этими рулями осуществляется путём отклонения ручек).

В зависимости от цели использования различаются учебные планёры, планёры для парящих полётов, планёры для сложного пилотажа или акробатического пилотажа. Наиболее распространены одноместные и двухместные планёры, существуют также трёхместные планёры.

Для участия в чемпионатах мира допускаются два класса планёров: стандартные планёры и планёры «открытого» класса. Звание чемпиона мира оспаривается в каждом классе. Стандартные планёры представляют собой довольно дешёвые конструкции с высокой прочностью и простым техническим обслуживанием.

К планёрам этого класса предъявляются следующие требования: размах крыльев не более 15 м, на крыльях не должно быть никаких клапанов или других вспомогательных средств для изменения профиля крыла, планёр должен быть оборудован тормозами для пикирующего полёта, но не тормозным парашютом, запрещается использование балласта и вспомогательных моторов для взлёта. Для планёров, выступающих в «открытом» классе, таких ограничений нет.

Есть ещё другой вид планёра – с мотором. Имеется в виду вспомогательный мотор, который используется только при старте. Международная авиационная федерация допускает такие планёры к участию в соревнованиях. ФАИ также проводит соревнования специально для данного вида планёров и признаёт рекорды, установленные на данном виде планёров.

Дисциплины, которые выносятся на соревнования по планёрному спорту, зависят от погодных условий.

К наиболее распространённым дисциплинам относятся:

- полёты на дальность, полёты с посадкой в заранее намеченном месте;
- скорость полёта в заранее намеченный пункт с возвращением к месту старта;
- полёты на скорость по треугольному маршруту.

В последнее время полёты на скорость по треугольному маршруту приобретают всё большую популярность, особенно на 100, 300 и 500 км.

ФАИ и национальные федерации авиаспорта выносят на соревнования следующие дисциплины:

- полёты на дальность по прямой;
- полёты с посадкой в заранее намеченном пункте;
- полёты в заранее намеченный пункт с возвращением к месту старта;
- полёты на скорость по 100-километровому треугольнику;
- полёты на скорость по 300-километровому треугольнику;
- полёты на скорость по 500-километровому треугольнику.

По классификации ФАИ, рекорды, установленные на планёрах, относятся к классу Д: одноместные планёры – класс Д-I, двухместные планёры – класс Д-II (для мужчин и женщин одинаково).

В отдельных странах система допуска к полётам на планёре различна. Во время обучения будущие планеристы должны сдать три экзамена, и лишь после этого они могут получить допуск к полётам. Могут быть проведены и дополнительные специальные экзамены. Для получения значка спортсмена-планериста необходимо выполнить требования, установленные ФАИ. В ФАИ находятся списки всех планеристов, получивших золотой значок с тремя бриллиантами.

Самолётный спорт

Спортивные самолёты изготовляются из дерева, лёгкого металла и искусственных материалов.

На спортивных самолётах устанавливаются моторы с поршневым двигателем, реже – турбинные или турбовинтовые двигатели.

Управление самолётом осуществляется так же, как и управление планёром, то есть с помощью педалей и рычагов.

На некоторых самолётах рычаги управления заменены рулями управления. Скорость полёта регулируется дроссельным рычагом.

В спортивной авиации используются одноместные и двухместные самолёты наземного базирования.

По классификации ФАИ, спортивные самолёты относятся к классу С. Спортивные самолёты с моторами входят в низшую группу лёгких самолётов.

Соревнования по самолётному спорту проводятся по следующим дисциплинам:

- полёт с посадкой в заранее намеченном пункте, во время которого оценивается максимальное приближение к посадочному времени;
- полёт по кругу или звёздам, во время которого ставятся задачи по навигации и оцениваются время полёта, точность курса и приземления;
- фигуры высшего пилотажа, к которым относятся два обязательных комплекса и обязательная программа.

Оцениваются коэффициент трудности отдельных фигур, общая комбинация, гармоничность, соблюдение установленных сроков и пространства для полёта.

Выполнение фигур высшего пилотажа укрепляет уверенность лётчика в собственных силах. Лётчик, владеющий фигурами высшего пилотажа, найдёт выход из любой сложившейся ситуации.

Разница в исполнении фигур высшего пилотажа на планёре и самолёте состоит в том, что лётчик может увеличить скорость полёта за счёт работы мотора, а планерист для исполнения всех фигур набирает скорость в пикирующем полёте. Планеристы не могут исполнять лишь некоторые фигуры высшего пилотажа.

Каждые два года ФАИ проводит чемпионаты мира по высшему пилотажу, в которых могут принимать участие пилоты из стран – членов ФАИ.

Национальные аэроклубы организуют соревнования по высшему пилотажу внутри страны. В программу соревнований входят известные и неизвестные, обязательные и произвольные фигуры.

Программа известных обязательных фигур сообщается пилоту заранее.

О неизвестных обязательных фигурах пилот узнаёт незадолго до старта и, таким образом, не имеет возможности для тренировки. Программу произвольных фигур пилот должен представить судейской коллегии сначала в графическом изображении. Фигуры оцениваются по каталогу ФАИ. Судьи выносят оценки в зависимости от коэффициента трудности фигуры, гармоничности исполнения всего комплекса, соблюдения сроков полёта и пространства.

Различают простейший пилотаж и высший пилотаж.

Простейший пилотаж

К простейшему пилотажу относятся:

- сваливание на крыло;
- скольжение;
- штопор;
- петли;
- переворот иммельман;
- бочки;
- перевёрнутый полёт;
- взмывание и спад.

Лётчики применяют скольжение в основном при посадке в заранее намеченном пункте, при этом обостряется угол планирования и самолёт опускается быстрее.

Штопор – движение самолёта, направленное отвесно к земле по спиралеобразной траектории.

Петля – движение самолёта по замкнутой кривой в вертикальной плоскости.

Переворот иммельман – переворот вокруг продольной оси на 180° в перевёрнутое положение относительно горизонта с последующим переходом в пикирование и выводом из пикирования в направлении, обратном направлению ввода в фигуру.

Бочка – медленное вращение вокруг продольной оси на 360°. Если вращение выполнено на 180°, то это перевёрнутый полёт.

Высший пилотаж

К фигурам высшего пилотажа относятся:

- колокол;
- штопор на спине;
- вращающийся круг;
- петля вперёд и другие;
- варианты и комбинации этих фигур.

Парашютный спорт

Соревнования по парашютному спорту проводятся по следующим дисциплинам:

- индивидуальные прыжки;
- групповые прыжки;
- прыжки днём;
- прыжки ночью;
- прыжки на точность приземления;
- прыжки с различных высот;
- фигурные прыжки;
- комбинированные прыжки.

По классификации ФАИ индивидуальные прыжки относятся к классу Г-1, групповые прыжки – к классу Г-2. Прыжки с различных высот подразделяются на прыжки без задержки раскрытия парашюта и на прыжки с задержкой раскрытия парашюта. В прыжках на точность приземления оценивается удаление от центра круга диаметром 10 см. Удаление от центра круга измеряется до 10 м.

Побеждает тот парашютист, который в общем количестве прыжков (от 3 до 8) наберёт наименьшее количество штрафных очков (измеряется суммарное удаление от центра приземления). При выполнении групповых прыжков (3-4 парашютиста) оценивается их суммарное удаление от центра круга. Фигурные прыжки, как правило, затяжные.

После того как парашютист покинул самолёт, он находится в свободном полёте лицом к земле. Комплекс фигур, которые должен выполнить парашютист, включает в себя 2 сальто и 4 горизонтальных поворота на 360°. Только после завершения выполнения комплекса фигур парашютист открывает парашют. За неправильно выполненные фигуры спортсмен получает штрафное время.

Работа судей облегчается благодаря применению электронной видеопереговорной системы. При комбинированных прыжках четверо и более спортсменов выполняют определённые фигуры в свободном падении. При выполнении этих прыжков оцениваются время и точность исполнения фигуры. Во всех перечисленных дисциплинах регистрируются рекорды ФАИ.

Различаются парашюты с принудительным раскрытием купола и ручным раскрытием купола.

Парашюты с принудительным раскрытием купола

Длина вытяжной верёвки около 5 м. Её карабин закрепляется за специальный трос в самолёте.

Как только парашютист отделяется от самолёта, вытяжная верёвка раскрывает ранец и вытягивает стабилизирующий парашют. Затем вытяжная верёвка обрывается.

Стабилизирующий парашют вытягивает из ранца чехол с уложенным в него куполом основного парашюта.

Через 2,5 секунды после отделения от самолёта купол основного парашюта раскрыт. Чехол основного купола опускается отдельно на стабилизирующем парашюте и падает недалеко от парашютиста.

Парашюты с ручным раскрытием купола

При ручном раскрытии купола парашютист дёргает за вытяжное кольцо. После этого из ранца появляется вытяжной парашют с пружинным механизмом, предназначенный для вытягивания строп и стягивания чехла с главного купола. На парашютах с ручным раскрытием купола выполняются затяжные прыжки (парашютист находится в свободном падении с нераскрытым парашютом).

Роман БИРЮЛИН,
«Красная звезда».

Ответы на задание, помещённое на 24-й странице

1.Истребитель И-16. 2. Истребитель И-153 («Чайка»). 3. Ночной бомбардировщик У-2 (с 1944 г. – По-2). Все эти машины конструировал Николай Поликарпов. 4. Истребитель МиГ-3 конструкции Артёма Микояна и Михаила Гуревича. 5. Истребитель Як-9 конструкции Александра Яковлева. 6. Ближний бомбардировщик Су-2 конструкции Павла Сухого. 7. Скоростной бомбардировщик СБ (АНТ-40), спроектированный Александром Архангельским под руководством Андрея Туполева. 8. Фронтовой пикирующий бомбардировщик Пе-2 конструкции Владимира Петлякова. 9. Фронтовой бомбардировщик Ту-2 конструкции Андрея Туполева. 10. Штурмовик Ил-2 конструкции Владимира Ильюшина. 11. Дальний бомбардировщик Ил-4 конструкции Владимира Ильюшина.

ВВС РОССИИ – 100 ЛЕТ

ИЗ УЛЬЯНОВСКА В ДРАКИНО

Накануне 100-летия Военно-воздушных сил Российской Федерации в Ульяновске прошёл 47-й чемпионат России по вертолётному спорту. В турнире принял участие 21 экипаж, среди которых 4 женских и 2 смешанных. Выступления лучших вертолётчиков страны собрали на аэродроме ДОСААФ России Белый Ключ более трёх тысяч зрителей. По традиции в числе лидеров в этом виде спорта – военнослужащие ВВС России.

Чемпионат проводился согласно календарному плану Всероссийских соревнований Министерства спорта на 2012 год. Соревнования такого масштаба Ульяновск принимал впервые, хотя в 2010 году аэродром Белый Ключ уже встречал сильнейших вертолётчиков страны на первом Кубке России по вертолётному спорту. Организаторами чемпионата выступили Федерация вертолётного спорта России, ДОСААФ России, Военно-воздушные силы РФ и правительство Ульяновской области. Генеральным партнёром стало ОАО «Вертолёты России».

Зрителей, собравшихся на аэродроме, ожидали захватывающее зрелище состязаний по спортивной программе и праздничная программа с демонстрационными полётами воздушных судов Ульяновского аэроклуба и выступлением спортсменов-парашютистов, а также группы «Десантное братство».

Программа соревнований, соответствующая программе чемпионатов мира по вертолётному спорту, включала в себя четыре основные дисциплины: «Навигация», «Полёт на точность», «Развозка грузов» и «Слалом».

«Навигация» – самое насыщенное элементами упражнение: в задачу экипажа входят прокладка маршрута за 5 минут до вылета, полёт по 90-километровому маршруту, поиск трёх поворотных пунктов, опознание 10 целей в зоне поиска, сброс двух грузов в мишени, финиш в точно заданное время, выполнение 60-секундной «коробочки», второй финиш и сброс кегли в отверстие крыши не более чем за 20 секунд.

«Полёт на точность» – классика вертолётных соревнований: по размеченному на земле маршруту на постоянной высоте 2,5 м, контролируемой двумя грузами, подвешенными под вертолётом, выполняются перемещения вперёд, вправо, назад, влево, по диагонали, 2 разворота на 3.600 м и точная посадка вертолёта на линию шириной 5 см.

«Развозка грузов» вошла в программу вертолётных соревнований в 2005 году. В этом упражнении экипаж опускает груз поочерёдно в 3 контейнера, при этом длина фала, на котором крепится груз, разная: 4, 6 и 8 м. Задача экипажа – точно опустить груз в контейнеры за минимальное время.

«Слалом» – одно из самых зрелищных упражнений: экипаж должен наполнить ведро водой, в заданной последовательности пронести через 12 ворот и с одной попытки поставить его на стол. Высота прохода площадки – 5 м, постановки ведра – 11 м. В полёте оцениваются чистота и правильность прохождения ворот, а также время, которое не должно превышать 200 секунд.

Все задания оценивались по-разному. Оценка определялась таким образом, что участник за каждое задание мог получать штрафные очки только до определённой минимальной суммы.

Для облегчения подсчёта очков по упражнению было выбрано вычитание баллов из общей суммы очков. Количество штрафных очков за каждое задание было ограничено. Таким образом, участник мог набрать только строго определённое количество штрафных очков за каждое задание.

Победителем в упражнении становился участник, набравший наименьшую сумму штрафных очков. По окончании всех заданий упражнения рассчитывалась итоговая сумма очков, которая вычислялась по разнице между набранными штрафными очками и фактически возможной суммой минимального штрафа. В результате только определённое количество участников занимали призовые места.

В командном первенстве соревновались спортсмены из Московской и Саратовской областей, ЦСК ВВС-1 и ЦСК ВВС-2 (Самарская область), команды Москвы, ВВС РФ, 1-го вертолётного клуба «Аэросоюз» и аэроклуба «Истра» из Подмосковья. Пилоты выступали на отечественных вертолётах Ми-2 и зарубежных Robinson-44.

Абсолютными чемпионами России стали пилот **Пётр Васильев** и оператор **Виктор Дегтярь** (ЦСК ВВС-2, Самарская область). На втором месте **Максим Сотников** и **Олег Пуоджюкас** (1-й ВК «Аэросоюз»-1). Бронзовые медали у **Александра Жуперина** и **Николая Бурова** (1-й ВК «Аэросоюз»-1/АК «Истра»).

Награждение в упражнении «Слалом». 1-е место – Максим СОТНИКОВ и Олег ПУОДЖЮКАС, 2-е место – Сергей ТУПИКОВ и Алексей ПИНТЕЛИН, 3-е место – Алексей МАЙОРОВ и Сергей КОСТИН.

Старт дисциплины «Развозка грузов».

Высокий уровень мастерства показали женские экипажи. Звание абсолютных чемпионов России выиграли **Людмила Косенкова, Елена Прокофьева** (ЦСК ВВС-1, Самарская область), «серебро» у **Галины Шпиговской** и **Любови Губарь** (Московская область), бронзовыми призёрами стали **Маргарита Афанаскина** и **Евгения Замула** (Московская область).

В командном первенстве места на пьедестале распределились следующим образом: первое – у 1-го ВК «Аэросоюз», второе – у команды Московской области, третье место заняла команда ЦСК ВВС-1.

Президент Федерации вертолётного спорта России Ирина Грушина высказала отдельную благодарность местным организаторам и отметила важность прошедшего чемпионата, который был последним смотром наших сил перед предстоящим чемпионатом мира: «Российские спортсмены показывают очень высокие результаты, и мы рассчитываем подойти к чемпионату мира в максимально хорошей форме».

Напомним, что по результатам, показанным в Ульяновске, в сборную России были окончательно отобраны экипажи, которые будут защищать честь страны на 14-м чемпионате мира по вертолётному спорту. Форум сильнейших вертолётчиков планеты состоится уже после празднования векового юбилея ВВС – 22–26 августа на спортивном аэродроме Дракино Серпуховского района Московской области.

За командное первенство на мировом чемпионате будут бороться пять экипажей с наивысшим рейтингом по итогам выступлений на соревнованиях по вертолётному спорту 2011–2012 годов. Это абсолютные чемпионы России 2011 года, многократные чемпионы международных соревнований Максим Сотников и Олег Пуоджюкас (г. Москва); участники трёх чемпионатов мира, чемпионы мира по упражнениям, действующие абсолютные чемпионы России Виктор Дегтярь и Пётр Васильев (Сызранский филиал ВУНЦ ВВС «Военно-воздушная академия», г. Сызрань); серебряный призёр чемпионата мира по упражнениям, участник Всемирных воздушных игр 2009 года (ВВИ) Александр Жуперин в экипаже с действующим абсолютным чемпионом мира и ВВИ Николаем Буровым; чемпион мира и призёр по упражнениям, абсолютный чемпион России 2009 года Алексей Майоров в экипаже с Сергеем Костиным (г. Саратов) и действующие абсолютные чемпионки мира Людмила Косенкова и Елена Прокофьева (г. Самара).

Ещё девять российских экипажей поборются за личное первенство, а три российских пилота будут претендовать на отдельный приз в дисциплине «Фристайл».

Сергей ХАРИТОНОВ.

ВВС РОССИИ – 100 ЛЕТ

НАЧИНАЛИ С «КОЛОДЦА»

Вертолётный спорт — один из видов авиационного спорта, соревнования спортсменов (экипажей) на вертолётах в выполнении специальных упражнений, а также в установлении рекордов в полёте на дальность по прямой, по замкнутому маршруту, по высоте, скорости и времени набора высоты.

Основными видами упражнений являются: «вертолётный слалом» — полёт на малой высоте (3—5 м) с проносом ведра, наполненного водой, между стойками ворот и последующей постановкой его на стол диаметром 1 м в минимальное время; «маршрут» — полёт с отысканием целей и описанием их, сбросом груза в мишень, посадкой на поворотный пункт маршрута; «визит» — полёт по «коробочке» и сброс груза в отверстие «крыши»; «малая высота» — комплекс эволюций на малой высоте (2,5±0,5 м) с перемещением контрольного груза в виде цепи по коридорам в пределах размеченного на земле маршрута в минимальное время (3 мин 30 с). Кроме того, в программу может включаться свободный пилотаж на малой высоте в ограниченном пространстве.

Началом развития массового вертолётного спорта в СССР принято считать 1958 год, когда в Калуге были проведены первые всесоюзные соревнования, посвящённые 40-летию ВЛКСМ. В них участвовали по две команды от ВВС и ДОСААФ и команда Государственного комитета Совета Министров СССР по авиационной технике.

Тогда программа состояла из пяти упражнений:

1. Полёт по кругу на точность выполнения основных элементов техники пилотирования.

2. Вертикальный взлёт и посадка на площадку размерами 30х30 м, ограниченную препятствиями высотой 10 м (посадка в «колодец»).

3. Полёт на малой высоте с выполнением движений в стороны, вперёд и назад, разворотов на 360° вокруг вертикальной оси вертолёта.

4. Висение на высоте 10 м со взятием на борт пассажира с площадки радиусом 2 м.

5. Полёт по 150-километровому маршруту на точность вождения вертолёта с выходом на конечный пункт маршрута в заданное время.

Дисциплины были рассчитаны на лётчиков, освоивших полёты на вертолёте Ми-1 и имеющих на нём налёт 70–100 часов. По итогам этих соревнований первое место заняла команда ВВС-1, состоявшая из представителей Высшего авиационного училища лётчиков Приволжского военного округа М.В. Евстафьева, М.Н. Басаргина и В.М. Савина. Они стали первыми чемпионами в командном зачёте. Первым абсолютным чемпионом страны стал Фёдор Белушкин из команды Центрального аэроклуба им. В.П. Чкалова.

С 1962 года стали проводиться первенства республик (областей), ведомств, а с 1966 года – чемпионаты РСФСР, других республик и Вооружённых Сил. В них принимали участие отдельные лётчики и команды.

Наравне с мужчинами этим видом спорта начали заниматься и женщины. Федерация вертолётного спорта СССР в 1973 году утвердила раздельный зачёт в чемпионатах по вертолётному спорту для мужчин и женщин. По итогам соревнований присуждались звания абсолютного чемпиона СССР среди мужчин и абсолютного чемпиона СССР среди женщин.

На основании результатов, показанных спортсменами на чемпионатах РСФСР и СССР, формировался состав сборной команды СССР по вертолётному спорту, участвовавшей в международных соревнованиях. Начиная с 1992 года в связи с распадом СССР всесоюзные соревнования по вертолётному спорту проводить перестали. Им на смену пришли чемпионаты России.

Сборная команда СССР, а затем России участвовала в 12 чемпионатах мира из 13, которые проводились в Германии (трижды), Англии (трижды), СССР, Польше, Франции (дважды), России, США, Австрии. При этом в восьми чемпионатах наши спортсмены стали абсолютными чемпионами (в том числе и в семи последних).

Ждём, что и 14-й чемпионат, который вскоре примет подмосковный аэродром Дракино, сложится для всех россиян, и в особенности военнослужащих ВВС, удачно.

Артём ЛЕВИНСКИЙ.

«ПОТОМУ, ПОТОМУ ЧТО МЫ ПИЛОТЫ...»

ПЕРВЫЙ звуковой фильм, что где-то сразу после войны завезла к нам в село кинопередвижка, был «Валерий Чкалов». Что творилось! Село большое, приспособленный под клуб кулацкий кирпичный дом, даже набитый под завязку, народу вмещал едва ли с сотню. Киномеханик Гена Монастырёв застрял у нас тогда суток на двое - крутил в день по несколько сеансов. Столь велико было стремление людей посмотреть кино «про самого Чкалова».

Передвижка уехала, но страсти не улеглись. Мы, пацанва, расставив руки в стороны и «ревя моторами», носились по улице, выписывая «фигуры высшего пилотажа». Зато ребята постарше, посмотрев «Валерия Чкалова», о лётном будущем стали задумываться всерьёз. После вскоре состоявшегося школьного выпуска несколько десятиклассников подались в лётные училища. Правда, поступил только один - Сергей Белореченский.

МЫ ЕЩЁ МАЛО задумываемся о воздействии кино на человеческие умы. На молодые - особенно. Сегодня часто можно слышать от некоторых «нигилистов» (многие причём «с именем»), что искусство - оно, мол, не воспитывает. Его задача - развлекать...

Поверьте, всё это от лукавого. Сошлюсь на личный опыт. «Валерий Чкалов», а вскоре после него и привезённый всё той же кинопередвижкой насыщенный музыкой и весельем «Небесный тихоход» основательно настроили и меня на авиационный лад. Окончательную точку поставила «Повесть о настоящем человеке»: буду лётчиком.

Лётчиком, однако, не стал. Помимо желания надо было иметь ещё и отменное здоровье. Но любовь к авиации сохранил навсегда. Очень люблю летать. Пассажиром, естественно. Даже междугородный автобус предпочитаю поезду из-за кресел, похожих на самолётные. Среди друзей много лётчиков. Большинство - это благодарные «Красной звезде» персонажи публикаций. Один даже Герой Советского Союза - Иван Ефимович Жуков, милейший человек.

Стараюсь не пропускать ни одного фильма об авиации. В своё время очень переживал за товарища и коллегу, по неплохому сценарию которого в 1970-е годы был поставлен, на мой взгляд, весьма посредственный фильм о лётчиках тех лет.

И та картина, к сожалению, не исключение. Кинофильмы о послевоенных ВВС в подавляющем своём большинстве по художественным достоинствам стоят на порядок ниже тех, что посвящены войне. И не обязательно, оказывается, чтобы режиссёр воевал, как, например, Григорий Чухрай, чей фильм «Чистое небо» в 1961 году был удостоен главного приза Международного кинофестиваля в Москве.

Леонид Быков и Семён Арановича не воевали, но каждый создал по шедевру о лётчиках Великой Отечественной войны. Первый - «В бой идут одни «старики», второй - «Торпедоносцы».

Оба фильма принадлежат к разным жанрам. Работа Быкова - трагикомедия, жанр для художника очень сложный. Нужно быть предельно деликатным, чтобы вынудить зрителя смеяться до слёз, а через минуту заставить его плакать по-настоящему. И не от смеха, а от сопереживания героям фильма, теряющим в бою своих товарищей. У этой картины рейтинг столь высок, что ТВ показывает её постоянно.

Быковские «старики» выполняют ту же работу, что и лётчики-североморцы Арановича. Бьют врага. Но «Торпедоносцы» телевидение показывает гораздо реже. Может, потому, что этот фильм слишком суров и трагичен. Но это же одна из лучших кинокартин о войне! Смотришь и веришь, что всё было именно так.

В фильме нет сцен, которые вызывали бы смех в, казалось бы, «прикольных» ситуациях. И, что удивительно, он настолько не сентиментален, что при виде человеческих трагедий выжимает из тебя не слезу, а злость. Ту самую злость, что повела экипаж торпедоносца на огненный таран вражеского транспорта. И только когда гаснут титры, извещающие о конце фильма, начинаешь понимать, что в течение полутора часов режиссёр подводил зрителя к пониманию истоков и сути подвига. Это ли не талант художника!

«Туман, туман - сплошная пелена...» - это слова из ещё одного фильма о фронтовых лётчиках - «Хроника пикирующего бомбардировщика» Наума Бирмана. Как и «Торпедоносцы», эта картина тоже заканчивается тараном и гибелью героев. А пока мучимый бездельем из-за нелётной погоды экипаж Пе-2 доставляет командованию авиаполка одни неприятности. Но стоило развеяться туману, а «пешке» подняться в воздух - куда девались юные забавы вчерашних «разгильдяев»...

Эти и другие фильмы сегодня мы сможем посмотреть лишь по ТВ и Интернету. Кинотеатры же забиты голливудской «жвачкой», заглатываемой российскими тинейджерами вприкусу с попкорном. А ведь когда-то, в 1961 году, двухсерийный фильм «Балтийское небо» о морских лётчиках, защитниках блокадного Ленинграда, посмотрели более 70 млн. человек. И это был всего-то пятый результат. Сегодня такие цифры и не снятся. Ни кинематографистам, ни прокатчикам, ни нам, кинозрителям. Обидно!

Виталий СКРИЖАЛИН,
«Красная заезда».

НА ВЕСЁЛОЙ ВОЛНЕ

- Папа, - спрашивает сын отца, - это правда, что военные лётчики остаются спокойными в любой обстановке?

- Конечно, правда, - отвечает отец.

- Тогда я тебе покажу дневник.

* * *

Вечером после службы, занимаясь с сыном, отец спрашивает его:

- Кем ты будешь, когда вырастешь?

- Лётчиком.

- Но для этого надо учиться, много знать и уметь.

- Ну тогда, - говорит сын, немного подумав, - я буду командиром, как ты.

* * *

Прапорщик объясняет вновь прибывшим курсантам-лётчикам:

- Главное, ребята, не забывайте вовремя выпустить шасси, а то я для вас обуви не напасусь.

* * *

Военный лётчик попал в автокатастрофу. Лежит в госпитале. Приходят друзья-пилоты.

Спрашивают:

- Как всё случилось?

Он отвечает:

- Иду по трассе, вдруг прямо по курсу столб, ну я газ до упора и руль на себя.

* * *

- Сокол! Сокол! Я Сокол-5. У меня топливо на нуле!

- Сокол-5, срочно сообщите координаты.

- Ангар номер 2, стоянка 4.

* * *

Во время учебного полёта спарка вошла в штопор. Курсант испуганно спрашивает лётчика:

- Ну и что теперь делать?

- А ты разве не инструктор?!

* * *

Построили очередную модификацию истребителя МиГ-31. Получилась она тяжелее предыдущей. При взлёте ей начал мешать забор в конце ВПП. В КБ консилиум: что делать с самолётом? Облегчить конструкцию, уменьшить полезную нагрузку, форсировать двигатели, применять стартовые ускорители?.. Решили перенести забор.

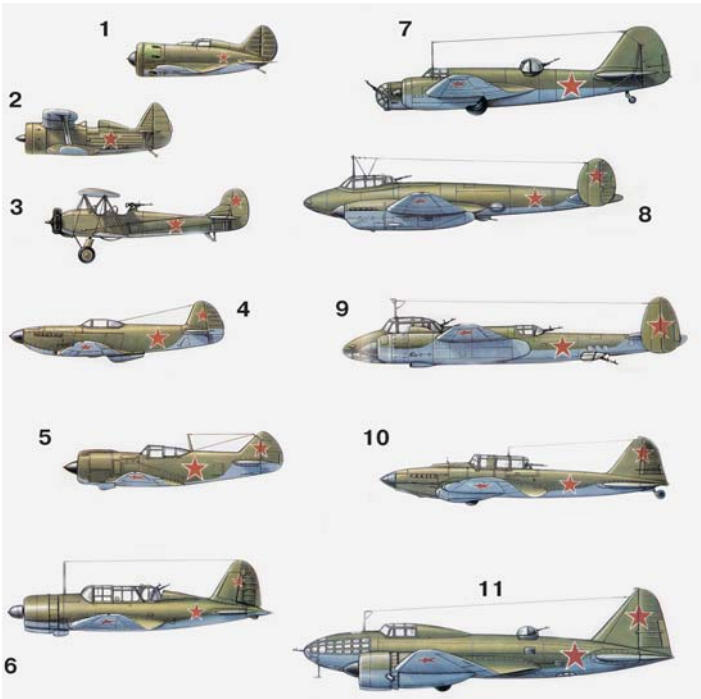
Фото Юрия МАГАСА.

Сара МЕЛЕШКЕВИЧ (Московская обл).
«Мисс «Красная звезда» – 2012».

Уважаемые читатели! Приглашаем вас к участию в творческом состязании: чей снимок наиболее ярко отразит женскую красоту. Направляйте снимки с пометкой «Мисс «Красная звезда» по электронному адресу: mail@redstar.ru или в конвертах.

РАЗМИНКА ДЛЯ ЭРУДИТОВ

Самолёты Великой Отечественной. Назовите их.



(Ответы на 22-й стр.)